Transports Canada
Transport Canada

TP 14070F
(12/2010)

Guide de sécurité

des petits bâtiments commerciaux

Canada

Avertissement, et avis au lecteur

Ce document n'est qu'un guide; il ne remplace pas les règlements, normes ou documents d'information applicables. Il ne remplace pas non plus les avis professionnels des experts maritimes, des conseillers et des personnes qui modifient, entretiennent ou réparent les types de bâtiments décrits dans le guide.

Les renseignements contenus dans ce document ont été mis à jour en fonction des modifications qui ont suivi l'entrée en vigueur, en juillet 2007, de la ***Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*** et des exigences imposées par les règlements nouveaux ou modifiés au moment de la publication.

Le guide explique un grand nombre des exigences qui s'appliquent aux petits bâtiments, mais, parce que les règlements et les lois sont modifiés de temps à autre, il est possible que les renseignements inclus dans ce guide ne soient pas à jour. En cas de doute sur la pertinence d'un renseignement et sur la manière dont il s'applique à votre bâtiment, consultez le site Web de la Sécurité maritime de Transports Canada (www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm) pour déterminer quels sont les lois et règlements applicables. Si vous avez encore des doutes, n'hésitez pas à vous adresser à votre centre local de Transports Canada (voir l'annexe 2).

Pour connaître l'interprétation et les modalités d'application de lois et de règlements particuliers, veuillez consulter le site Web du ministère de la Justice (**www.lois.justice.gc.ca**).

L'utilisation des renseignements figurant dans ce guide n'engage pas la responsabilité des auteurs. Les lois peuvent être modifiées ou les tribunaux peuvent prendre des décisions qui influent sur une procédure, une question ou une interprétation particulière. Le gouvernement du Canada n'est pas responsable des erreurs ni des omissions, et il n'est nullement responsable des dommages qui résulteraient de l'utilisation des renseignements contenus dans ce document. Pour déterminer quelle loi s'applique, il faut examiner chaque cas dans le détail.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2004.

Permission est accordée par le ministère des Transports de copier ou de reproduire tout ou partie de cette publication à la condition que le ministère des Transports soit donné comme source et que l'information soit reproduite fidèlement. Même si le ministère des Transports autorise l'utilisation de ce document, il n'assume aucune responsabilité sur la façon dont les renseignements sont présentés ni sur les interprétations qui peuvent en être faites.

Les renseignements figurant dans cette version de la publication ne peuvent pas être mis à jour en fonction des modifications apportées aux sources originales. Pour des renseignements à jour, il faut s'adresser au ministère des Transports du Canada.

Auteur / Information :
Transports Canada
Sécurité maritime
330, rue Sparks
Ottawa ON K1A 0N8

Autres formats offerts

Cette publication est également accessible sur Internet au **www.tc.gc.ca/securitemaritime.**
Pour obtenir des renseignements sur les autres versions offertes, adressez-vous à la Sécurité maritime.

ISBN : 978-1-100-95458-5
N° de catalogue T29-81/2010F

TP 14070F
(12/2010)

This publication is also available in English under the title Small Commercial Vessel Safety Guide (2010).

TC-1002644

Contents

À qui s'adresse le guide? 1

Introduction **2**

Définitions 4
La sécurité est une responsabilité partagée 6

Chapitre 1 **8**

Connaissance et respect des exigences 8
Vos activités vous définissent 9
Classes de voyage et restrictions 12

Chapitre 2 **14**

Vérifiez votre bâtiment 14
Exigences en matière de construction 15
Sécurité intégrée 16
Avis de conformité 16
Entretien de votre bâtiment 18
Connaissance des points critiques pour la sécurité 19
Construction ou modification d'un bâtiment 25
Bâtiments à usage spécial et bâtiments de conception inhabituelle 26

Chapitre 3 **28**

La documentation 28
L'immatriculation 29
L'assurance 31

Chapitre 4 **32**

Assurez-vous un équipage compétent 32
Responsabilités du propriétaire et de l'exploitant 33
Taille de l'équipage 34
Certification de l'équipage 35
Opérateur de machines de petits bâtiments (OMPB) 37
Cumul des fonctions de capitaine et de mécanicien de marine 38
Attestation de compétence 38
Obtention des certificats et acquisition des compétences 39
Exigences de certification radio 42
Formation en matière de santé et de sécurité au travail 42

Chapitre 5 44

Soyez prêts pour les situations d'urgence 44
Équipement de sauvetage 46
Bouées de sauvetage et lignes d'attrape flottantes 51
Équipement de sécurité du bâtiment 51
Équipement d'alerte de détresse 52
Matériel de communication 57
Matériel de sécurité incendie 58

Chapitre 6 62

Prévention et préparation aux situations d'urgence 62
Planification des voyages 63
Demeurer en sécurité 68
Choc dû au froid et hypothermie 69
Empoisonnement au monoxyde de carbone 72

Chapitre 7 74

Informez les passagers 74
Séances d'information avant le départ 75

Chapitre 8 76

La stabilité de votre bâtiment 76
Précautions 78
Franc-bord 80
Effet de carène liquide 80

Chapitre 9 82

Évitez les abordages 82
Feux de navigation 83
Matériel de signalisation sonore 87
Réflecteurs radar 88

Chapitre 10 90

Gardez le contact 90
Équipement de communication 91
Licence de station de radio et indicatif d'appel 92
Exigences concernant les stations de radio 92
Téléphones mobiles 93
Radiobalise de localisation de sinistres (RLS) 94

Chapitre 11 96

Sachez où vous êtes 96
Équipement de navigation 97
Cartes marines et autres publications 97
Les bouées 98

Chapitre 12 102

Obéissez aux règles de route 102
Veille constante 103
Navigation 103

Chapitre 13 106

Promotion de la sécurité au travail 106

Chapitre 14 110

Évitez les surprises 110
Faites preuve d'organisation 111
Vérification de conformité 112
Outils pour l'évaluation de la conformité 113
Entretien périodique 114

Chapitre 15 116

Signalez les accidents et les cas de pollution 116
Signalez tous les accidents 117
Enquête sur les accidents 120
Protégez les voies navigables du Canada 120
Signalez les cas de pollution 122
Penser vert 123

Chapitre 16 126

Des modifications oui, mais judicieusement 126
Modifications du bâtiment et de son équipement 127
Changement de zone et de type d'exploitation 128

Chapitre 17 130

Contribuez à orienter l'avenir 130
La réforme de la réglementation 131
Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) 131
Faites part de vos préoccupations et de vos observations concernant la sécurité 132

Annexes 133

Annexe 1 : Vos principales responsabilités – *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* 133
Annexe 2 : Centres régionaux de Transports Canada 135
Annexe 3 : Trousses de premiers soins 136
Annexe 4 : Modèle de calendrier d'entretien 137
Annexe 5 : Liste de vérification pour l'évaluation de la conformité (modèle).....139

Liste des tableaux

Tableau 1-1 : Catégories de bâtiments, vocations et parties applicables du Règlement sur les petits bâtiments..... 10
Tableau 2-1 : Renseignements figurant sur l'Avis de conformité par catégorie de bâtiments 18
Tableau 2-2 : Limites environnementales des catégories de conception ISO 22
Tableau 3-1 : Le Registre des petits bâtiments comparé au Registre canadien d'immatriculation des bâtiments..... 29
Tableau 4-1 : Exigences pour : la compétence de l'opérateur / la formation aux fonctions d'urgence en mer (FUM)..... 36
Tableau 5-1 : Équipement de sécurité exigé..... 56
Tableau 5-2 : Équipement de détection et de lutte contre les incendies ... 60

Liste des figures

Figure 8-1 Stabilité 79
Figure 8-2 Gîte 79
Figure 8-3 Ajout de poids 79
Figure 8-4 Chavirement 79
Figure 8-5 Franc-bord 80
Figure 8-6 Coupe transversale de l'effet de carène liquide 80
Figure 9-1 Bâtiments à propulsion mécanique - Exemples.....84
Figure 9-2 Bâtiments à propulsion mécanique de moins de 12 m 84
Figure 9-3 Feux de côté et feu de poupe 85
Figure 9-4 Fanal combiné 85
Figure 9-5 Feux superposés visibles sur tout l'horizon 85
Figure 9-6 Forme conique, la pointe en bas 85
Figure 9-7 Ballon de mouillage 85
Figure 11-1 Bouées latérales 98
Figure 11-2 Bouée de mi-chenal.....99
Figure 11-3 Bouée de danger isolé.....99
Figure 11-4 Bouées cardinales 99
Figure 12-1 Situation de croisement 104
Figure 12-2 Routes directement opposé 105
Figure 12-3 Secteurs d'un bâtiment 105

À qui s’adresse le guide?

Ce guide s’adresse à vous, propriétaires et exploitants de petits bâtiments commerciaux, car selon la loi, **vous** avez la responsabilité de connaître votre bâtiment, de savoir comment le manœuvrer et de vous protéger contre les risques liés à son utilisation. Ce guide vous informe de ces responsabilités, vous fait connaître les exigences relatives à la sécurité qui s’appliquent à l’exploitation de votre bâtiment et vous indique comment vous y conformer pour éviter les accidents.

Ce guide s’applique aux bâtiments suivants:

- les bâtiments à passagers commerciaux d’une jauge brute d’au plus 15, qui ne transportent pas plus de 12 passagers;
- les bateaux de travail (les bâtiments commerciaux qui ne transportent pas de passagers) d’une jauge brute d’au plus 15.

Pour obtenir plus de renseignements sur les bâtiments concernés par ce guide et pour savoir quelles exigences s’appliquent à vos activités, veuillez consulter le tableau 1-1, Catégories de bâtiments, vocations et parties applicables du Règlement sur les petits bâtiments.

Note : Les renseignements figurant dans ce guide s’adressent d’abord aux propriétaires et aux exploitants de petits bâtiments, mais toute personne qui travaille à bord d’un petit bâtiment commercial le trouvera utile. Les règles générales de sécurité peuvent également servir aux propriétaires de bâtiments d’une jauge brute de plus de 15 ou à ceux qui transportent plus de 12 passagers, ainsi qu’aux propriétaires de petits bateaux de pêche, même si les exigences réglementaires peuvent être différentes pour ces bâtiments.

Introduction

Les accidents ne surviennent pas par hasard. Ils résultent de conditions de navigation non sécuritaires, de pannes d'équipement ou d'erreurs de l'équipage. Une seule de ces causes ou une combinaison de plusieurs facteurs peuvent parfois entraîner une série aléatoire d'événements qui finissent par provoquer un accident… aux résultats parfois tragiques.

La loi ne peut mettre fin à l'erreur humaine ni aux pannes d'équipement. Toutefois, vous pouvez améliorer la sécurité de votre bâtiment :

- en vous conformant aux règlements;
- en appliquant les meilleures pratiques;
- en renforçant les connaissances de l'équipage;
- en améliorant l'état du bâtiment et en vous préparant aux urgences.

Ce guide peut vous aider à le faire. Il ne traite pas de toutes les normes ni de tous les règlements maritimes, mais si vous possédez ou exploitez un bâtiment d'une jauge brute d'au plus 15 et ne transportez pas plus de 12 passagers, ou si vous travaillez à bord de ce type de bâtiments, le guide peut vous aider à vous assurer que votre bâtiment est en bon état de navigation et qu'il est convenablement équipé pour les urgences. Des outils pratiques inclus à la fin du guide, comme les modèles de calendrier d'entretien ou de liste de vérification pour l'évaluation de la conformité, vous aident à vous assurer que vous respectez les exigences minimales de sécurité et que votre bâtiment est en bon état, et vous permettent de prévenir les situations dangereuses et les pannes coûteuses.

Ce guide, de même que les modèles des manuels de formation et d'exploitation, sont accessibles sur le site Web de la Sécurité maritime de Transports Canada (www.tc.gc.ca/securitemaritime/desn/petits-batiments/procedures.htm) Ils font partie du programme de promotion de la sécurité. Lisez-les et servez-vous-en pour bien comprendre et respecter la loi et surtout pour naviguer en toute sécurité. Rappelez-vous qu'il ne s'agit que d'un guide. Pour connaître tous les règlements qui s'appliquent à votre exploitation et les termes juridiques, vous devez vous reporter directement à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et à ses règlements.

Évitez de considérer que les risques pour la sécurité constituent le coût à payer pour faire des affaires. Vous avez le devoir de bien connaître les lois et règlements qui s'appliquent à vos bâtiments et de vous y conformer. Vous trouverez à l'annexe 1 un résumé des responsabilités que vous impose la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Si vous comprenez et respectez bien la Loi, ses règlements et ses normes, et si vous adoptez des pratiques sécuritaires de

navigation, vous améliorerez la sécurité de votre exploitation. À la fin de chaque chapitre du guide figurent des adresses URL pour les règlements cités. Ils vous permettent de consulter en ligne les termes juridiques qui pourraient susciter des interrogations.

Nous vous suggérons de télécharger les listes de vérification, les modèles de calendrier d'entretien périodique, les procédures d'urgence et les autres fichiers et de les modifier pour qu'ils s'appliquent à **votre** type de bâtiment et d'exploitation. Vous pouvez vous en servir pour rédiger vos propres manuels de formation et d'exploitation et à diriger votre entreprise en respectant vos obligations en matière de sécurité.

Définitions

La définition de certains termes utilisés dans ce guide est fournie soit parce que ces termes reviennent fréquemment et qu'ils ne sont pas définis dans la Loi, ou parce que, bien qu'ils soient définis dans la Loi, un autre terme plus courant a été utilisé à sa place.

« Bateau de pêche » – Bâtiment servant à la pêche, à l'exploitation ou au transport commerciaux de ressources halieutiques ou d'autres ressources marines vivantes. Les bâtiments d'une longueur de 24 m ou plus dont la seule participation à ces activités concerne les ressources prises ou exploitées d'un autre bâtiment ou d'une installation d'aquaculture sont des bâtiments de cargaison (défini dans le *Règlement sur le personnel maritime*). Les bâtiments affrétés avec un guide ou un équipage pour la pêche sportive sont des bâtiments commerciaux et non pas des bâtiments de pêche. Les bâtiments utilisés pour la pêche sportive par leur propriétaire ou leur locataire sont des embarcations de plaisance.

« Bateau de travail » – Bâtiment qui n'est ni un bâtiment à passagers, ni un bateau de pêche, ni une embarcation à propulsion humaine, ni une embarcation de plaisance (défini dans le *Règlement sur les petits bâtiments*).

« Bâtiment commercial » – Bâtiment qui n'est pas une embarcation de plaisance ni un bateau de pêche. Le Règlement sur les petits bâtiments ne donne pas de définition d'un bâtiment « commercial », mais il renvoie à « bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance ». Dans ce guide, on trouvera autant les expressions « bâtiment commercial » que « bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance ». Les bâtiments de tous les types, y compris les embarcations à propulsion humaine, qui appartiennent à tout ordre de gouvernement et à des organismes comme les corps policiers ou les services de pompiers, sont des bâtiments commerciaux, à moins qu'ils ne soient utilisés que pour la navigation de plaisance.

Un **petit bâtiment commercial** est un bâtiment d'une jauge brute d'au plus 15 et qui, s'il est utilisé pour le transport des passagers, transporte 12 passagers au maximum.

« Embarcation de plaisance* » – Bâtiment utilisé pour le plaisir et qui ne transporte pas de passagers. Lorsqu'un bateau est utilisé pour assurer la subsistance de son utilisateur comme son transport quotidien ou pour faire de la chasse ou de la pêche pour se nourrir, il est quand même considéré comme une embarcation de plaisance.

« Exigences de construction » – Exigences applicables à la conception et à la construction d'un bâtiment, énoncées dans le *Règlement sur les petits bâtiments* et dans les *Normes de construction pour les petits bâtiments* (TP 1332).

« Exploitant » – Personne qui commande ou qui est responsable du bâtiment. Dans ce guide, les termes *exploitant* et *capitaine* désignent de façon interchangeable la personne responsable d'un petit bâtiment, bien que le terme *capitaine* soit celui utilisé dans la Loi. Le terme *exploitant* dans ce guide à aussi le même sens que le terme *utilisateur* dans le *Règlement sur les petits bâtiments*.

« Invité* » – Personne transportée gratuitement ou sans but lucratif sur un bâtiment utilisé exclusivement pour le plaisir (extrait de la définition de « passager »).

« Jauge brute* » –Elle donne la dimension totale d'un bâtiment, mesurée par un jaugeur ou calculée selon la Partie 3 de la *Norme de jaugeage des bâtiments* (TP 13430). Avant de pouvoir immatriculer un bâtiment, il faut déterminer sa jauge brute (voir le chapitre 3).

« Passager* » – Personne se trouvant à bord d'un bâtiment qui n'est pas le capitaine ni un membre de l'équipage, ni une personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les affaires de ce bâtiment, ni un invité à bord d'une embarcation de plaisance. Il n'est pas essentiel que la personne à bord d'un bâtiment paie un tarif pour être considérée comme un passager.

Une personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les affaires de ce bâtiment, travaille à bord du bâtiment pour fournir des services, mais elle ne compte parmi les membres d'équipage. Il s'agit, par exemple, des serveurs ou des guides touristiques. Les personnes engagées par le particulier ou l'entreprise exploitant le bâtiment à bord duquel elles sont transportées vers leur lieu de travail sont considérées comme des passagers.

Les personnes suivantes **ne sont pas** des passagers :

- les personnes à bord en vertu de l'obligation légale du capitaine de les transporter, comme les naufragés et les personnes en détresse;
- les personnes à bord en raison de circonstances que ni le capitaine, ni l'exploitant ne pouvaient prévoir;
- les personnes désignées comme n'étant pas des passagers dans le règlement (décrit dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* comme « personnes faisant partie d'une catégories règlementaires »).

« Propriétaire » – Dans ce guide, ce terme désigne le représentant autorisé, tel que défini dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (voir la définition de représentant autorisé ci-dessous).

« Représentant autorisé* » – Personne chargée, en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, d'agir à l'égard de toute question relative au bâtiment dont aucune autre personne n'est responsable en vertu de la Loi. Le représentant autorisé d'un bâtiment canadien est le propriétaire du bâtiment. Dans le cas d'un bâtiment étranger affrété coque nue qui est immatriculé au Registre des petits bâtiments ou au Registre canadien d'immatriculation, le représentant autorisé est l'affréteur. Lorsqu'un bâtiment appartient à plus d'une personne, les propriétaires doivent désigner eux-mêmes leur représentant autorisé. Dans le cas d'une compagnie, le représentant autorisé est la compagnie elle-même. Dans ce guide, le terme « propriétaire » désigne le représentant autorisé.

* Ces définitions se trouvent dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Remarque : Les définitions peuvent avoir été légèrement modifiées pour en faciliter la compréhension. Pour connaître le libellé exact, il faut consulter les documents juridiques.

La sécurité est une responsabilité partagée

Propriétaire ou exploitant

À titre de propriétaire ou d'exploitant, vous jouez un rôle crucial dans l'exploitation sécuritaire de votre bâtiment. Lorsque vous vous engagez dans une exploitation commerciale maritime, la loi vous tient responsable de la sécurité de toutes les personnes concernées.

Vous n'êtes toutefois pas seul; d'autres intervenants jouent un rôle de soutien dans la promotion de la sécurité.

Les fournisseurs de bâtiments

Les concepteurs, constructeurs, importateurs, détaillants et réparateurs doivent fournir des bâtiments sécuritaires. Ils doivent s'assurer que toutes les embarcations qu'ils conçoivent, construisent, vendent ou réparent sont conformes aux exigences minimales de sécurité énoncées dans les règlements.

Le gouvernement

Transports Canada est chargé de promouvoir l'exploitation sécuritaire des bâtiments, de protéger l'environnement contre la pollution causée par les bâtiments et de prévenir les dommages causés par la navigation.

Pour ce faire, Transports Canada administre des programmes qui aident propriétaires et exploitants à comprendre ce qu'ils doivent faire pour exploiter leurs bâtiments en toute sécurité. En plus, Transports Canada établit des lois et des règlements définissant des normes minimales de sécurité pour les bâtiments et les équipages, ainsi que des règles pour l'exploitation des bâtiments.

Pour promouvoir le respect de la Loi, la Sécurité maritime de Transports Canada et ses partenaires d'application de la loi – les corps policiers, les agents de conservation et divers organismes – sensibilisent tous les intervenants de l'industrie du transport maritime aux questions relatives à la sécurité et leur font connaître les exigences de sécurité. Ils vérifient également si les bâtiments à quai et sur l'eau sont conformes aux normes et aux exigences.

Ce guide, de même que les modèles servant à la production d'un manuel d'exploitation et de formation qui contient les procédures les plus courantes exigées par la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, peut être consulté sur le site Web de Transports Canada. Ces documents font partie d'un programme de promotion de la sécurité à bord des petits bâtiments. Lisez-les et servez-vous en pour mieux comprendre les exigences, soyez en conformité, et, surtout, opérez en sécurité.

Renseignements additionnels

Transports Canada a des bureaux partout au Canada. On y répondra à vos questions et on vous expliquera comment les exigences vous touchent. Pour trouver le Centre de Transports Canada le plus près de chez vous, communiquez avec le bureau régional (voir l'annexe 2).

Visitez le site Web de la Sécurité maritime de Transports Canada au www.tc.gc.ca/securitemaritime/.

Des modèles de manuels d'exploitation et de formation sont offerts en ligne au (www.tc.gc.ca/securitemaritime/desn/petits-batiments/procedures.htm).

Pour savoir quels règlements s'appliquent à **votre** bâtiment, consultez les références mentionnées dans le guide.

Chapitre 1
Connaissance et respect des exigences

Toutes les exigences de sécurité maritime se rapportent aux risques particuliers relatifs à l'utilisation de tous les types de bâtiments. À mesure qu'augmentent les dimensions du bâtiment, le nombre de passagers, la distance de la côte et les autres facteurs de risque environnemental, les exigences concernant la protection du bâtiment et des personnes à bord changent.

Consulter les sections suivantes pour trouver les renseignements qui vous aideront à déterminer quelles exigences s'appliquent à **votre** bâtiment :

- la vocation du bâtiment – consultez Vos activités vous définissent (ci-dessous)
- la zone d'exploitation – consultez Classes de voyages et restrictions (suivant)
- les dimensions du bâtiment (calculées lors de l'immatriculation) – consultez L'immatriculation (chapitre 3)

Vos activités vous définissent

Pour savoir quelles exigences s'appliquent à votre bâtiment, vous devez savoir quelle utilisation vous en faites, **au sens de la loi**.

Le *Règlement sur les petits bâtiments* définit des exigences de sécurité pour cinq catégories de bâtiments. Les exigences applicables dépendent de la vocation du bâtiment (ce pour quoi il est utilisé). Si votre bâtiment sert à deux fins, par exemple à la pêche commerciale et au transport de passagers, il doit respecter les exigences applicables aux bateaux de pêche lorsque vous pêchez, et les exigences applicables aux bâtiments à passagers figurant dans le *Règlement sur les petits bâtiments* lorsque vous transportez des passagers.

Le tableau 1-1 qui suit indique quelles parties du *Règlement sur les petits bâtiments* s'appliquent à chaque catégorie. Les exigences d'autres règlements, comme le *Règlement sur les abordages*, s'appliquent également aux petits bâtiments.

Tableau 1-1: Catégories de bâtiments, vocations et parties applicables du Règlement sur les petits bâtiments

Catégorie	Vocation	Parties applicables du *Règlement sur les petits bâtiments*										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Embarcation de plaisance	Bâtiments utilisés **seulement** pour les loisirs ou pour assurer sa subsistance, par exemple pour assurer le transport personnel ou pratiquer la pêche de subsistance : a) On peut y accueillir des invités (voir ci-dessus les définitions). b) Cette catégorie comprend les embarcations de plaisance fournies sans capitaine ni équipage dans un forfait, avec un chalet, par exemple. c) Elle peut comprendre les bâtiments loués ou affrétés pour la plaisance (voir « Bâtiments affrétés » à la page 11)	X	X				X[3]	X	X	X	X	X
Bâtiment à passager	Bâtiment servant au transport d'au moins un passager.				X		X[3]	X	X	X	X	
Bateau de travail (bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance ou un bâtiment à passager)	Bâtiment à voile ou à moteur qui n'est pas utilisé pour la plaisance et qui ne transporte pas de passagers ou qui n'est pas utilisé pour la pêche commerciale. Cette catégorie comprend les bâtiments exploités par les organismes et ministères de tous les ordres de gouvernement.					X	X[3]	X	X	X	X	
Remorqueur	Un bâtiment construit ou modifié principalement pour remorquer. Cette catégorie ne comprend pas les bâtiments construits ou modifiés pour (a) récupérer des billes de bois (b) manœuvrer des estacades de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et le matériel connexe.					X	X[1]			X	X	
Embarcations à propulsion humaine qui ne sont pas des embarcations de plaisance	Une embarcation à propulsion humaine utilisée pour des activités autres que la plaisance et qui transporte ou non des passagers. Cette catégorie comprend les embarcations dirigeant des excursions guidées.			X					X[2]	X	X	

1. D'autres règlements s'appliquent à la construction, comme la Partie VIII du *Règlement sur la construction de coques* et le *Règlement sur les machines de navires*.
2. Ne s'applique pas si l'embarcation n'est pas conçue pour être mue par un moteur.
3. S'applique aux bâtiments auxquelles la partie 7 ne s'applique pas.

Bâtiment affrété

Lorsque vous louez ou affrétez un bâtiment, celui-ci est considéré comme bâtiment commercial si :

- le capitaine est le propriétaire ou une personne au service du propriétaire;
- le bâtiment est utilisé pour une activité autre que la plaisance.

Lorsque vous louez ou affrétez un bâtiment sans équipage et que vous engagez vous-même un capitaine ou dirigez vous-même le bateau, il s'agit d'une embarcation de plaisance si elle n'est utilisée que pour votre plaisir ou encore à la chasse ou à la pêche pour votre subsistance, ou pour les besoins de votre vie quotidienne.

Si vous êtes propriétaire d'un bâtiment loué ou affrété sans équipage à quelqu'un qui s'en sert pour son propre plaisir, il s'agit d'une embarcation de plaisance. Si vous fournissez le capitaine ou l'équipage ou conduisez vous-même le bâtiment, le bâtiment est considéré comme bâtiment commercial.

Bateau de pêche

Les propriétaires, exploitants et membres d'équipage des bâtiments d'une jauge brute d'au plus 150 utilisés pour la pêche commerciale doivent consulter le *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* (qui sera remplacé par le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*) ainsi que le *Règlement sur le personnel maritime*, qui indiquent les principales exigences applicables à ce type de bateaux. Il faut cependant se souvenir que certaines exigences, comme celles du *Règlement sur les abordages*, s'appliquent à tous les navires. Les propriétaires, exploitants et membres d'équipage peuvent également se procurer le document *Petits bateaux de pêche – Manuel de sécurité* (TP 10038) en ligne ou auprès d'un bureau de Transports Canada (voir l'annexe 2). On y trouve des renseignements généraux sur la sécurité, et la publication peut être utilisée pour assurer la formation des nouveaux membres d'équipage.

Si vous utilisez votre bateau de pêche pour vous adonner à une autre activité commerciale, comme transporter des passagers lorsque vous ne pêchez pas, les exigences énoncées dans ce guide ou dans d'autres règlements s'appliquent. Pour en savoir davantage, veuillez vous adresser à votre centre local de Transports Canada (voir l'annexe 2).

Autres cas

Communiquez avec votre centre local de Transports Canada pour obtenir plus de renseignements :

- sur la descente en eaux vives commerciale;
- sur les bateaux de recherche et sauvetage appartenant à des collectivités;
- sur les écoles de bateaux à moteur ou à voile;
- sur les voiliers-écoles.

Classes de voyage et restrictions

Les bâtiments commerciaux doivent être conçus, construits et équipés pour fonctionner en toute sécurité dans leur rayon d'exploitation, et ils doivent être utilisés de manière à respecter leurs limites de conception. En d'autres termes, vous devez connaître votre bateau et le secteur dans lequel vous naviguez.

Les exigences applicables à l'équipage, à la construction et à l'équipement peuvent varier d'une classe de voyage à l'autre. Les classes de voyage figurent dans les définitions du *Règlement sur les certificats de bâtiments* (voir Classes de voyage, page 13) et sont basées d'abord sur la distance par rapport à la côte et, dans certains cas, sur le refuge le plus près.

Vous devez également vous conformer à toute restriction ou exigence additionnelle figurant dans l'avis d'inspection, si un tel avis a été livré à votre bâtiment. Ces restrictions sont imposées sur la foi d'une évaluation de la configuration du bâtiment, les qualifications de l'équipage et de l'équipement du bâtiment. Les avis d'inspection peuvent également circonscrire les limites de navigation ou prescrire les conditions environnementales (p. ex. la hauteur des vagues et la vitesse des vents) et imposer d'autres restrictions aux voyages.

C'est votre devoir de :

- connaître les exigences de sécurité applicables à votre bâtiment et de les respecter;
- ne jamais dépasser les limites de conception de votre bâtiment;
- respecter les limites de charge recommandées et les conditions environnementales.

Le saviez-vous?

Les classes de voyage ont changées en 2007, lors de l'entrée en vigueur de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Alors que les différentes classes de voyages comprenaient auparavant dix définitions, il n'en reste plus que quatre, soit les voyages en eaux abritées, les voyages à proximité du littoral, classe 1 et classe 2 et les voyages illimités. Les définitions officielles se trouvent dans le ***Règlement sur les certificats de bâtiment***.

Classes de voyage

Voyage en eaux abritées – voyage effectué au Canada sur un lac, un fleuve ou une rivière, au-dessus des eaux à marée, là où un bâtiment ne peut jamais se trouver à plus d'un mille marin de la rive la plus proche, ou voyage effectué dans les eaux décrites dans les annexes 1 et 2 du ***Règlement sur les certificats de bâtiment***.

Voyage à proximité du littoral, classe 2 – voyage qui n'est pas effectué en eaux abritées, au cours duquel un bâtiment se trouve toujours à 25 milles marins ou moins du littoral, dans des eaux contiguës au Canada, aux États-Unis (à l'exception de Hawaï) ou à Saint-Pierre-et-Miquelon, et à 100 milles marins ou moins d'une zone de refuge.

Voyage à proximité du littoral, classe 1 – voyage qui n'est pas effectué en eaux abritées ni à proximité du littoral, classe 2; voyage effectué entre des lieux situés au Canada, aux États-Unis (à l'exception de Hawaï), à Saint-Pierre-et-Miquelon, aux Antilles, au Mexique, en Amérique centrale ou sur la côte nord-est de l'Amérique du Sud, au cours duquel le bâtiment se trouve toujours au nord du 6e parallèle de latitude Nord et à 200 milles marins ou moins du littoral, ou dans les eaux situées au-dessus du plateau continental.

Voyage illimité – voyage qui n'est ni un voyage en eaux abritées, ni un voyage à proximité du littoral, classe 2, ni un voyage à proximité du littoral, classe 1.

Renseignements additionnels

Les coordonnées des centres locaux de Transports Canada sont fournies à l'annexe 2.

- *Règlement sur les abordages*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/C.R.C.-ch.1416/index.html
- *Règlement sur la construction de coques*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/C.R.C.-ch.1431/index.html
- *Règlement sur les machines de navires*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/DORS-90-264/index.html
- *Règlement sur le personnel maritime*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/DORS-2007-115/index.html
- *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/C.R.C.-ch.1486/index.html
- *Règlement sur les petits bâtiments*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/DORS-2010-91/index.html
- *Règlement sur les certificats de bâtiment*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/DORS-2007-31/
- *Petits bateaux de pêche - Manuel de sécurité* – TP 10038
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/tp/tp10038/menu.htm

Chapitre 2
Vérifiez votre bâtiment

La première étape qui vous assurera une exploitation sécuritaire est d'avoir un bateau sûr. Ce chapitre précise les exigences de sécurité que doit respecter votre bâtiment. En effet, lorsque vous devenez propriétaire d'un bâtiment, vous devez vous assurer qu'il respecte toutes les exigences de sécurité **chaque fois qu'il est utilisé**.

Les exigences principales de construction sont expliquées dans ce chapitre. On y explique également ce que signifie les étiquettes que les constructeurs, les reconstructeurs, les importateurs et les revendeurs doivent apposer sur les bâtiments pour déclarer qu'ils respectent les normes de construction canadiennes. Si vous comptez acheter un bâtiment neuf, vous apprendrez dans ce chapitre ce qu'il faut rechercher et pourquoi. Si vous comptez acheter un bâtiment usagé, examinez la possibilité de recourir aux services d'un expert maritime qui évaluera son état et sa capacité et s'assurera que le bâtiment respecte les exigences applicables au type d'exploitation envisagée.

Exigences en matière de construction

La Partie 7 du *Règlement sur les petits bâtiments* stipule que les bâtiments doivent respecter les normes de construction en vigueur à la date de la construction, de l'importation au Canada ou de la conversion en bâtiment commercial, selon la dernière de ces dates.

Ces exigences sont énoncées dans le *Règlement sur les petits bâtiments* et dans les *Normes de construction pour les petits bâtiments* (TP 1332). Les exigences de construction constituent des normes minimales de sécurité que doivent respecter tous les concepteurs ou constructeurs, que le bâtiment soit destiné à un usage personnel ou à la vente. Les importateurs doivent également veiller à ce que les bâtiments qu'ils importent respectent ces mêmes normes.

Si votre bâtiment a été construit, importé ou converti pour usage commercial :

- à partir du 29 avril 2010, la date de l'entrée en vigueur du nouveau *Règlement sur les petits bâtiments*, il doit respecter les normes de construction applicables aux bâtiments autres que des embarcations de plaisance et les exigences définies dans l'édition de 2010 des *Normes de construction pour les petits bâtiments* (TP 1332);
- avant le 29 avril 2010, il doit être conforme aux normes de construction applicables aux bâtiments autres que les embarcations de plaisance, définies dans l'édition de 2004 des *Normes de construction pour les petits bâtiments* (TP 1332), ou s'il y a lieu, il doit répondre aux autres possibilités offertes aux bâtiments construits avant avril 2005 dans le *Règlement sur les petits bâtiments*.

Exigences de construction regroupées

Les articles du ***Règlement sur les petits bâtiments*** qui traitent de la construction ont été inclus dans des encadrés d'information dans les ***Normes de construction pour les petits bâtiments***; vous trouverez donc toutes les exigences de construction des petits bâtiments commerciaux et des embarcations de plaisance dans un seul document.

Sécurité intégrée

Les exigences de construction définissent les exigences minimales en matière de sécurité. **Quiconque construit un bâtiment qui sera muni ou pourra être muni d'un moteur, d'un moteur auxiliaire ou d'un appareil utilisant du carburant, que ce soit pour son usage personnel ou en vue de le vendre, doit respecter les exigences de construction**. Cette obligation est applicable que vous construisiez un bâtiment pour votre usage personnel ou pour celui d'une autre personne. De même, les importateurs doivent s'assurer que les bâtiments qu'ils importent respectent ces normes.

Le *Règlement sur les petits bâtiments* exige que les constructeurs ou les importateurs de bâtiments destinés à être utilisés au Canada présentent une déclaration de conformité à Transports Canada et apposent un avis de conformité sur le bâtiment sauf :

- s'il a été construit ou importé pour un usage personnel;
- s'il s'agit d'un bâtiment ouvert, de construction traditionnelle, qui n'est pas produit en série et qui ne peut accepter qu'un moteur hors-bord.

Avis de conformité

À partir du 29 avril 2011, un avis de conformité devra être apposé sur tous les nouveaux petits bâtiments commerciaux. Le constructeur, le fabricant ou le reconstructeur doit aussi préparer une Déclaration de conformité et en remettre une copie au premier propriétaire du bâtiment.

Les avis de conformité sont des déclarations faites par le constructeur ou l'importateur attestant que le bâtiment respecte les exigences de construction en vigueur au moment de la construction, de la fabrication, de la reconstruction ou de l'importation du bateau. L'avis de conformité fait état du modèle, du nom du constructeur ou de l'importateur, de la catégorie de normes de construction et des limites de conception comme la catégorie de conception ISO (Organisation internationale de normalisation) pour la stabilité.

Il existe des avis de conformité distincts pour trois catégories de bâtiments (voir le tableau 2-1 qui suit) :

- six mètres de longueur ou moins;
- plus de six mètres de longueur – embarcations de plaisance;
- plus de six mètres de longueur – bâtiments qui ne sont pas des embarcations de plaisance.

Dans le cas des bâtiments de six mètres de longueur ou moins, les exigences de construction sont les mêmes, qu'il s'agisse d'une embarcation de plaisance ou non. Les avis de conformité des bateaux de six mètres de longueur ou moins indiquent les limites de sécurité recommandées relatives à la charge en kilogrammes et en nombre de personnes et, si le bateau est conçu pour recevoir un moteur hors-bord, la puissance maximale du moteur.

Dans les cas des bateaux de plus de six mètres de longueur, les exigences diffèrent s'il s'agit d'une embarcation de plaisance ou non. **Tenez compte du fait que, si vous avez l'intention d'utiliser pour un usage commercial un bâtiment de plus de six mètres conçu pour la plaisance, certaines exigences additionnelles de construction peuvent s'appliquer**. Selon le type de bâtiment et l'usage auquel il est destiné, ces exigences peuvent inclure une évaluation de stabilité, l'installation d'un ensemble de pompes de cale et des dispositifs additionnels de lutte contre les incendies. Dans le doute, envisagez d'engager un expert maritime pour savoir si votre bâtiment est conforme aux exigences applicables aux bâtiments autres que les embarcations de plaisance, et déterminer quelles modifications devront être apportées. Souvenez-vous que lorsque vous commencerez à l'utiliser, ce sera **vous**, le propriétaire, qui serez responsable de la conformité de votre bâtiment avec **toutes** les exigences réglementaires.

Obtenir l'aide d'un professionnel

Vous ne connaissez pas toutes les normes de sécurité? Vous doutez de votre capacité à évaluer l'état d'un bâtiment?

Envisagez la possibilité de faire évaluer votre bâtiment. Une bonne évaluation faite par un expert compétent vous fournira :

- un relevé de toutes les dérogations aux exigences réglementaires qui peuvent être déterminées sans qu'il soit nécessaire de démonter le bâtiment;
- une attestation de l'état général du bâtiment;
- un relevé des problèmes relevés et des problèmes possibles, pour que vous puissiez considérer quelles mesures prendre.

Vous trouverez dans les Pages Jaunes et sur Internet une liste d'experts (et de consultants) maritimes, toutefois le champ et le niveau d'expertise peut varier d'un expert à l'autre. Avant de retenir les services d'un spécialiste, assurez-vous qu'il connaît bien les exigences applicables aux petits bâtiments commerciaux, vérifiez son expérience et demander des références. Les associations professionnelles qui définissent des normes d'agrément pour les experts maritimes peuvent être une bonne ressource pour débuter votre recherche.

Tableau 2-1: Renseignements figurant sur l'Avis de conformité par catégorie de bâtiments

Longueur du bâtiment	Type de bâtiment: Embarcation de plaisance	Type de bâtiment: Bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance
	Avis de conformité des embarcations de plaisance	Avis de conformité des bâtiments autres que des embarcations de plaisance
Plus de six mètres	• comporte une attestation de conformité avec les exigences de construction pour les embarcations de plaisance au moment de la construction	• comporte une attestation de conformité avec les exigences de construction pour les embarcations autres que de plaisance au moment de la construction et indique que le bâtiment peut être utilisé aussi bien à des fins de plaisance qu'à d'autres fins
	• peut comporter une attestation concernant toute limite de conception qui s'applique à l'embarcation	• comporte une attestation concernant toute limite conceptuelle ou environnementale (par exemple, les catégories de conception ISO[1]) pouvant s'appliquer à l'embarcation
Six mètres ou moins	Avis de conformité générique pour les bâtiments de plaisance et les bâtiments autres que de plaisance • comporte une attestation de conformité avec les exigences de construction pour les petits bâtiments au moment de la construction • comporte les limites maximales de sécurité recommandées[2] relatives à la charge, au nombre de personnes et à la puissance du moteur (s'il est équipé d'un moteur hors-bord) ainsi que les circonstances dans lesquelles l'une des limites recommandées de sécurité pourrait ne pas s'appliquer • peut comporter une attestation des limites de conception applicables au bâtiment *Note : Les exigences de construction pour les embarcations de plaisance et les embarcations autres que de plaisance d'au plus six mètres de longueur sont maintenant identiques.*	

1. Voir Catégories de conception ISO, page 22, pour une explication des catégories de conception ISO.
2. Calculées selon les méthodes décrites dans les *Normes de construction pour les petits bâtiments*.

Entretien de votre bâtiment

Vous n'avez pas besoin d'être un expert en normes de construction pour exploiter votre bâtiment. Si vous l'avez acheté d'un fournisseur fiable, s'il est muni de l'avis de conformité approprié, s'il n'a pas été modifié et s'il a été bien entretenu, vous pouvez raisonnablement être assuré qu'il respecte les exigences de construction du *Règlement sur les petits bâtiments* et les *Normes de construction pour les petits bâtiments* applicables au type de bâtiment décrit sur l'avis.

Pour que votre bâtiment demeure en bon état :

- faites des vérifications régulières (consultez les modèles de calendrier d'entretien et de liste de vérification pour l'évaluation de la conformité aux annexes 4 et 5);
- effectuez l'entretien recommandé par le fabricant;
- réparez toutes les avaries observées en respectant les normes.

Connaissance des points critiques pour la sécurité

Vous devez affronter certains risques – perte de stabilité, explosions, incendies, passages par-dessus bord – avec les précautions qui s'imposent. Si vous comprenez comment les exigences de construction permettent de **réduire** ces risques, vous serez moins tenté de faire quoi que ce soit qui pourrait accroître ces risques.

Perte de stabilité

La stabilité empêche un bâtiment de chavirer. Une récente modification au *Règlement sur les petits bâtiments* impose au propriétaire et à l'exploitant d'un bâtiment de toujours s'assurer que celui-ci est suffisamment stable pour effectuer les opérations prévues en toute sécurité.

Si votre bâtiment a plus de six mètres de longueur et s'il a été construit comme bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance après le 1er avril 2005, le constructeur était tenu d'évaluer sa stabilité en utilisant la norme de stabilité ISO pour les petits bâtiments ou une autre norme similaire acceptable. Si le fabricant n'est pas en mesure de vous fournir les renseignements requis, vous devriez faire évaluer la stabilité de votre bâtiment par un expert maritime. Si le bâtiment a été construit avant le 1er avril 2005, consultez dans le *Bulletin de la sécurité des navires* (no 07/2006) « *Guide d´évaluation de la stabilité à l´état intact et de la flottabilité des petits bâtiments existants autres que les embarcations de plaisance* »; vous y trouverez les méthodes d'évaluation acceptées.

Votre bâtiment est-il stable? Tout dépend de l'utilisation que vous en faites.

Vous seul pouvez le savoir. Les évaluations de stabilité effectuées par les fabricants ne sont valables que pour des activités types. Par exemple, si votre bâtiment a été évalué selon la norme ISO 12217, mais que vous vous en servez pour remorquer un autre bâtiment, pour lever des poids lourds ou pour transporter des charges qui ne sont pas prises en compte par l'évaluation, une nouvelle évaluation établie en fonction de ces utilisations sera nécessaire.

C'est au propriétaire et à l'exploitant qu'incombent la responsabilité de s'assurer que « la stabilité du bâtiment est suffisante en fonction de l'utilisation envisagée ».[1]

Si une embarcation de six mètres ou moins peut être submergée, elle doit être munie d'un matériau de flottabilité qui l'empêchera de couler. Veillez à bien entretenir ce matériau pour qu'il soit efficace en cas de besoin.

1. *Règlement sur les petits bâtiments, Parties 6 et 7.*

La quantité de marchandises que vous transportez, l'endroit où vous entreposez ces marchandises et la façon dont vous le faites influent sur la stabilité du bâtiment; il en va de même de la quantité d'eau embarquée. C'est pourquoi l'étanchéité et les systèmes de pompes et de vidange sont également des éléments de sécurité critiques.

Si votre bâtiment sert à des opérations de remorquage ou de poussage, vous devez connaître l'article 520 du *Règlement sur les petits bâtiments*, en plus des détails fournis dans ce guide.

Étanchéité à l'eau

La plupart des gens comprennent qu'il faut empêcher l'eau d'entrer dans la coque; toutefois, de nombreux rapports d'accident démontrent que des mesures simples pour prévenir un tel incident n'avaient pas été prises. Selon les exigences de construction, les portes, écoutilles, hublots et sabords doivent être de construction maritime, ce qui assure une certaine étanchéité à l'eau lorsqu'ils sont fermés.

Voici d'autres manières de prévenir les envahissements par le haut (entrée d'eau dans la coque) :

- Vérifiez et réparez régulièrement les dispositifs de fermeture et les joints d'étanchéité afin de prévenir les infiltrations d'eau.
- Habituez votre équipage à fermer les écoutilles, les portes et autres ouvertures quand le bâtiment fait route.
- Assurez-vous que les hublots, les sabords et les puits de lumière sont réparés avec du verre trempé ou un matériau de résistance égale. Pour ce faire, il suffit d'exiger que les réparations soient faites conformément à la norme ISO 12216 *Petits navires — Fenêtres, hublots, panneaux, tapes et portes – Exigences de résistance et d'étanchéité*. Si votre bâtiment mesure plus de six mètres et qu'il a été construit le 1er avril 2005 ou après, il doit être conforme à cette norme. Pour votre protection, vous ne devez utiliser que des matériaux certifiés conformes à cette norme. Vous trouverez, par exemple, une liste des produits certifiés sur le site Web de l'International Marine Certification Institute, au http://imci.org. Cliquez sur « Boats and Components » et sélectionnez « Certified Products », puis « Hatches, Windows, Doors ». Si la pièce que vous souhaitez installer ne figure pas dans la liste, vérifiez auprès du fabricant s'il respecte la norme.
- Sachez quelles ouvertures du bâtiment, comme les ventilateurs de salle des machines, pourraient laisser entrer de l'eau et prenez les mesures préventives qui s'imposent en y installant des fermetures ou en évitant les situations où l'eau peut pénétrer.

Les ouvertures situées sous la ligne de flottaison de la coque ne doivent pas affaiblir la structure de celle-ci et doivent être munies de clapet ou d'un autre dispositif qui empêche l'eau d'entrer, à l'exception des systèmes d'échappements humides. Dans les secteurs présentant des risques d'incendie, le système d'obturation doit être résistant au feu. Vous devez vous assurer que les tuyaux et raccords sont suffisamment résistants, les vérifier régulièrement et bien les entretenir.

Drainage

Votre bâtiment possède peut-être un puits, un cockpit ou une cavité où l'eau risque de s'accumuler. Ces espaces peuvent être munis de drains ou de sabords qui permettront d'évacuer l'eau par-dessus bord. Assurez-vous de garder les drains et les sabords libres de toute obstruction en tout temps.

Dans les cas ou un puits, un cockpit ou une cavité n'est pas conçu de manière à évacuer l'eau par-dessus bord, ne vous fiez pas au système de pompage pour évacuer l'eau lorsque les conditions sont difficiles. Vous devez éviter les situations où l'eau pourrait entrer et s'accumuler. Si possible, mettez le cap sur le port de refuge le plus près ou sur une rive dont les approches sont sûres.

Système de pompe ou de vidange

Les systèmes de pompage et les systèmes qui détectent les niveaux de l'eau sont des dispositifs de sécurité importants, en particulier à bord des petits bâtiments dans lesquels les eaux de cale peuvent rapidement entraîner le chavirement ou le naufrage. Vous devez avoir un moyen de vider chaque compartiment étanche en tout temps.

Pour respecter les exigences de construction, les bâtiments de plus de six mètres doivent être munis de dispositifs qui permettent d'évacuer l'eau ou d'assécher chaque compartiment étanche, à moins qu'un compartiment ne puisse accumuler suffisamment d'eau pour faire chavirer le bâtiment ou qu'il soit scellé et pas facilement accessible. Les fonds de cale difficiles à voir depuis le poste de commande du bâtiment doivent être munis d'une alarme automatique de niveau d'eau de fond de cale élevé et d'une pompe de cale automatique[1] ou d'un système de pompage de cale. Les pompes doivent avoir une capacité minimale de 0,91 litre à la seconde (865 gallons US ou 3 275 litres à l'heure). Les pompes de cale automatique doivent être munies d'un interrupteur de surpassement et un témoin à la barre doit indiquer quand les pompes fonctionnent. Si votre bâtiment comporte des cabines avec couchettes, l'alarme de haut niveau d'eau doit être suffisamment puissante pour réveiller les dormeurs (84 décibels).

Vous devez avoir accès à votre système de pompes de cale et aux compartiments étanches pour pouvoir effectuer l'entretien et, au besoin, vider l'eau manuellement. Assurez-vous que les renvois vers l'extérieur sont disposés de manière à prévenir le siphonnement – même en cas de roulis ou de gîte – et qu'il y a des crépines adéquates au bout de chaque conduit d'aspiration dans chaque compartiment.

Consultez les chapitres 5 et 8 pour en savoir plus sur les pompes et la stabilité.

1. La pompe de cale automatique est autorisée seulement sur les bâtiments de moins de 12 m de longueur.

Catégories de conception ISO

L'Organisation internationale de normalisation (ISO) a défini quatre catégories de conception de petits bâtiments, à savoir A, B, C et D. Une évaluation selon la norme ISO 12217 détermine la catégorie de conception d'un bâtiment. Cette catégorie de conception établit les limites environnementales de navigation du point de vue de la stabilité et de la flottabilité mentionnées dans le tableau 2-2 ci-dessous. En vous informant de la catégorie de conception de votre bâtiment auprès du fabricant, vous pourrez naviguer avec une meilleure connaissance de ses limites de stabilité.

Tableau 2-2 : Limites environnementales des catégories de conception ISO

Catégorie de conception	Force du vent sur l'échelle de Beaufort (nœuds)	Hauteur de la vague
A	Supérieure à 8 (54 nœuds)	Supérieure à 4 m significative*
B	Jusqu'à 8 (41 nœuds)	Jusqu'à 4 m significative *
C	Jusqu'à 6 (33 nœuds)	Jusqu'à 2 m significative*
D	Jusqu'à 4 (25 nœuds)	0,5 mètre **maximale**

* Hauteur significative : hauteur moyenne du tiers le plus élevé de toutes les vagues, correspondant à la hauteur déterminée par un observateur averti. La hauteur de certaines vagues sera le double de la hauteur significative. (Ne s'applique pas aux bâtiments de la catégorie D où seule la hauteur réelle **maximale** des vagues est prise en compte)

Pour en savoir plus sur les normes de stabilité ISO ou sur la stabilité des bâtiments en général, consultez le site Web sur la Stabilité d'un bâtiment de la Sécurité maritime de Transports Canada.

Explosion

L'utilisation d'essence ou de gaz comprimé à bord des bâtiments crée des risques d'explosion. Pour cette raison, les Parties 6, 7 et 10 du *Règlement sur les petits bâtiments* restreignent l'utilisation et l'installation de dispositifs et d'appareils consommant du carburant, tels les poêles, chauffe-cabines et réfrigérateurs. Vous devez lire ces parties du Règlement et vérifier si votre bâtiment est conforme aux normes et exigences. Assurez-vous de toujours utiliser des dispositifs conçus pour un usage maritime et de toujours faire exécuter les travaux par un technicien compétent en installations maritimes.

Note : Si votre bâtiment transporte des passagers, l'installation de systèmes ou d'appareils fonctionnant au gaz, au gaz liquéfié, au gaz naturel comprimé ou au naphte combustible est ***interdite****.*

Les risques sont réduits lorsque les vapeurs sont évacuées et que les sources d'inflammation possibles sont éliminées. Les espaces clos renfermant des moteurs à essence doivent être munis de ventilateurs mécaniques, et le ventilateur doit être mis en marche au moins quatre minutes – plus si le fabricant le recommande – avant le démarrage du moteur. Il faut utiliser des pièces électriques anti-étincelles dans les endroits présentant des risques d'explosion. Tenez-en compte lorsque vous effectuez des réparations. Le *Bulletin de la sécurité des navires (n° 03/2006)*, « *Danger des pièces automobiles dans un environnement marin* », explique ce qui risque de se produire lorsqu'on utilise des pièces non destinées à un usage maritime.

Protection additionnelle : Si vous utilisez du gaz propane à bord, munissez-vous d'un détecteur marin de gaz propane qui permet de détecter les fuites et les risques d'explosion.

Sécurité-incendie

Une exigence importante concernant la sécurité-incendie est de pouvoir éteindre un incendie dans une salle des machines fermée sans qu'il soit nécessaire d'ouvrir la porte du compartiment ou la trappe d'accès.

Pour les bâtiments d'au plus six mètres de longueur, un orifice de refoulement (une ouverture avec couvercle) pouvant être ouvert pour permettre de vider un extincteur portatif dans le compartiment moteur est obligatoire, à moins que le bâtiment ne soit muni d'un système d'extinction fixe. Vous devez veiller à apposer une étiquette précisant que cette ouverture sert à combattre les incendies, et vous devez garder à proximité un extincteur d'incendie servant exclusivement à combattre des incendies dans le compartiment moteur. L'extincteur doit avoir une capacité suffisante pour les dimensions du compartiment (au moins 1,2 kg de dioxyde de carbone [CO_2] par mètre cube du compartiment).

Les bâtiments de plus de six mètres dotés d'un compartiment moteur assez petit pour répondre à cette exigence à l'aide d'un extincteur portatif ne pesant pas plus de 23 kg et pouvant être déchargé dans le temps requis par le règlement peuvent aussi utiliser cette solution. Par exemple, pour un compartiment moteur d'un volume de 8 mètres cubes, un extincteur contenant 10 kg de CO_2 et pesant au plus 23 kg peut-être utilisé.

Tous les autres bâtiments doivent être munis d'un système d'extinction fixe certifié conçu pour usage maritime et diffusant du CO_2 ou un autre agent d'extinction en quantité suffisante pour le volume du compartiment moteur.

Un détecteur qui déclenche une alarme sonore et visuelle au poste de commande lorsque la température atteint un degré sélectionné ou qu'elle augmente rapidement doit être installé dans le compartiment moteur de tous les bâtiments de plus de six mètres de longueur. À bord des bâtiments plus petits, un détecteur de chaleur est requis lorsque la présence d'un incendie dans le compartiment moteur ne peut être facilement remarquée.

Des détecteurs de fumée doivent être installés dans les locaux d'habitation et de service de tous les petits bâtiments commerciaux. Un panneau d'alerte incendie est exigé pour tous les bâtiments de plus de six mètres de longueur. Les exigences applicables à ce panneau varient selon la longueur du bâtiment. À bord des plus petits bâtiments, l'installation de détecteurs indépendants avec alarme intégrée est autorisée. À bord des plus gros bâtiments, tous les détecteurs doivent être reliés au panneau d'alerte incendie. Des descriptions détaillées de ces dispositifs figurent dans le *Règlement sur les petits bâtiments* et dans les *Normes de construction pour les petits bâtiments*.

Conseils sur la prévention des incendies

La plupart des incendies à bord d'un bâtiment sont dus à des problèmes électriques, des fuites de carburant ou des émanations de vapeurs d'essence, des installations inadéquates de l'échappement des moteurs et la malpropreté. Les conseils suivants[2] vous aideront à réduire les risques d'incendie à bord et à vous préparer au pire.

- Inspectez régulièrement les systèmes électriques et les systèmes d'alimentation en carburant. Faites refaire le câblage par un professionnel, selon les besoins de votre bâtiment.
- Faites vérifier tous les conduits de gaz au moins une fois l'an par un technicien qualifié.
- Vérifiez la ventilation de tous les compartiments. Avant de démarrer le moteur, faites fonctionner les ventilateurs mécaniques pendant au moins quatre minutes ou selon les directives du fabricant du bâtiment.
- Installez un détecteur de vapeurs de carburant marin et un détecteur de gaz propane s'il y a lieu.
- Ne laissez jamais fonctionner sans surveillance les appareils électriques, y compris les chaufferettes. Les chaufferettes doivent être solidement fixées.
- Ne laissez jamais des matériaux combustibles en contact avec l'échappement du moteur ou toute autre surface chaude.
- Mettez les chiffons graisseux dans des contenants en métal étanches à l'air. Il est dangereux de laisser des chiffons graisseux dans un sac d'épicerie. Les produits chimiques réagissent avec le tissu, ce qui génère de la chaleur pouvant entraîner un incendie.
- Respectez la procédure établie lorsque vous faites le plein.
- Sachez toujours comment sortir en sécurité.
- Installez les extincteurs près des sorties pour éviter de vous retrouver emprisonné dans une pièce lorsque vous en chercher un.
- Entretenez et remplacez les extincteurs conformément aux recommandations du fabricant, et apprenez à vous en servir.

2. Basés sur les renseignements fournis par le service de lutte contre les incendies de Seattle (www.seattle.gov/fire/pubEd/marine/boatOwners.htm); reproduction autorisée

Chutes : à bord et par-dessus bord

Tous les bâtiments doivent être munis de mains-courantes ou d'autres moyens qui permettent de prévenir les chutes à bord et par-dessus bord. Les *Normes de construction pour les petits bâtiments* fournissent plus de détails à ce sujet.

Construction ou modification d'un bâtiment

Lorsqu'un bâtiment a été mis en service, son propriétaire est tenu de s'assurer qu'il respecte les exigences prévues par la loi. Si vous faites construire ou modifier un bateau :

- exigez que les travaux respectent les exigences applicables aux bâtiments autres que des embarcations de plaisance du *Règlement sur les petits bâtiments*;
- choisissez un constructeur qui connaît bien le règlement et les exigences de construction.

À partir du 29 avril 2011, tous les constructeurs de bâtiments neufs doivent remettre à l'acquéreur une déclaration de conformité en plus de l'Avis de conformité qui doit être apposé au bâtiment. Le constructeur doit également faire parvenir une copie de la déclaration de conformité à Transports Canada et conserver dans ses dossiers les documents ou les données techniques utilisés, dont les résultats des essais ou des calculs effectués, pour garantir la conformité avec les exigences de construction.

Si vous effectuez les travaux vous-même, assurez-vous de bien comprendre les exigences **avant** de commencer.

Si vous apportez une modification importante, vous devez en informer Transports Canada, qui est en droit d'exiger que vous fournissiez les plans ou d'autres données techniques. Transports Canada peut également exiger les plans ou d'autres documents pour vérifier que les bâtiments neufs ou importés respectent les exigences de construction. Ces plans présentent généralement la disposition globale du bâtiment, un diagramme du système de propulsion, la disposition générale et l'identification des machines ainsi qu'une description des systèmes de vidage de la cale, des systèmes d'alimentation en carburant, des systèmes de lutte aux incendies et un schéma électrique unifilaire.

Une « modification importante » est définie comme suit :

> *Une modification ou une réparation ou une série de modifications ou de réparations qui changent considérablement la capacité ou les dimensions d'un bâtiment ou la nature d'un système à bord d'un bâtiment, qui a une incidence sur son étanchéité à l'eau ou sa stabilité ou qui, à l'exception de la restauration d'embarcations de plaisance en bois anciennes, en accroît considérablement la durée de vie utile*[3].

3. *Règlement sur les petits bâtiments,* Partie 7

Peu importe l'âge d'un bâtiment, toute modification importante doit respecter les exigences de construction en vigueur au moment du début des travaux.

Bâtiments à usage spécial et bâtiments de conception inhabituelle

Le *Règlement sur les petits bâtiments* peut ne pas s'appliquer à certains bâtiments conçus pour des utilisations spéciales ou d'une conception inhabituelle. Actuellement, le *Règlement sur les bâtiments à usage spécial* ne s'applique qu'aux radeaux fluviaux commerciaux, mais avec le temps, d'autres utilisations pourront s'ajouter.

La conception de certains bâtiments peut, dans certains cas, être tellement différente qu'il serait dangereux de l'assujettir à certaines des exigences de construction. Citons par exemple les bâtiments à portance dynamique, les sous-marins, les appareils à effet de sol, les hydravions et d'autres bateaux très puissants et à faibles volumes, utilisés seulement dans les compétitions sportives. Ces types de bâtiments peuvent être construits selon les normes et pratiques reconnus par l'industrie de la construction navale dans la mesure où ces usages et normes offrent au minimum le même niveau de sécurité que celui prévu par le règlement.

Avant de vous procurer un bâtiment de conception inhabituelle et de soumettre votre proposition à Transports Canada, demandez à un expert maritime s'il offre un niveau de sécurité acceptable.

Renseignements additionnels

Les coordonnées des centres locaux de Transports Canada sont fournies à l'annexe 2.

Visitez la section des petits bâtiments du site Web de la Sécurité maritime de Transports Canada, au www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/desn-petits-batiments-pb0-15-196.htm.

- *Règlement sur les petits bâtiments*
  http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/DORS-2010-91/index.html
- *Règlement sur bâtiments à usage spécial*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/DORS-2008-121/index.html
- *Normes de construction pour les petits bâtiments* – TP 1332
  www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime/TP/tp1332/menu.htm
- *Bulletin de la sécurité des navires (nº 03/2006), « Danger des pièces automobiles dans un environnement marin »*
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/bulletins/2006/03-fra.htm
- *Bulletin de la sécurité des navires (nº 07/2006), « Guide d'évaluation de la stabilité à l'état intact et de la flottabilité des petits bâtiments existants autres que les embarcations de plaisance »*
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/bulletins/2006/07-fra.htm
- Stabilité d'un bâtiment – Questions fréquentes au sujet de l'utilisation de la norme ISO 12217-1
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/desn/stabilite-batiment/menu.htm

Chapitre 3
La documentation

L'immatriculation

Au Canada, tous les bâtiments commerciaux doivent être immatriculés, peu importe leur taille. Cette obligation s'applique même à des embarcations à propulsion humaine comme les kayaks et les radeaux fluviaux utilisés par les guides d'excursions; elle ne s'applique toutefois pas aux radeaux et autres embarcations de sauvetage à bord de navires plus grands, lesquels sont inspectés en tant que pièces d'équipement du navire. Un bâtiment commercial ne peut pas être seulement muni d'un permis d'embarcation de plaisance.

Vous devez conserver votre preuve d'immatriculation à bord en tout temps. L'amende pour l'utilisation d'un bâtiment non immatriculé varie entre 250 et 10 000 $ par jour!

Si votre bâtiment ne dépasse pas une jauge brute de 15, vous pouvez l'immatriculer soit au Registre des petits bâtiments ou soit au Registre canadien d'immatriculation des bâtiments. Si la jauge brute de votre bâtiment dépasse 15 ou si vous devez l'immatriculer aux fins d'une hypothèque maritime, vous **devez** l'inscrire au Registre canadien d'immatriculation des bâtiments. Les deux registres sont comparés dans le tableau suivant.

Un jaugeur, qui exigera des frais, déterminera la jauge. Dans le cas de certains bâtiments d'au plus 15 mètres de longueur, la jauge peut être calculée, sans jaugeur, avec un calcul simple. Voir la page *Jaugeage* du site-Web du Registre des petits bâtiments afin de déterminer si votre bâtiment en est un de ceux-ci.

Tableau 3-1 : Le Registre des petits bâtiments comparé au Registre canadien d'immatriculation des bâtiments

	Registre des petits bâtiments	**Registre canadien d'immatriculation des bâtiments**
Bâtiments admissibles	Les bâtiments commerciaux d'une jauge brute d'au plus 15 appartenant à une personne qualifiée* Non immatriculés dans un autre pays	Tout bâtiment appartenant à une personne qualifiée* Non immatriculé dans un autre pays
Désignation de votre bâtiment	Numéro matricule	Numéro officiel et nom unique
Droits d'immatriculation	50 $ par période de cinq ans**	250 $ – une seule fois
Possibilité d'enregistrement d'une hypothèque maritime	Non	Oui

* Un citoyen canadien ou un résidant permanent au Canada au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* ou une société constituée en vertu d'une loi fédérale ou provinciale

** Le *Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments* autorise l'immatriculation de flottes de bâtiments, soit de deux bâtiments ou plus d'une jauge brute de moins de cinq appartenant à la même personne, autre qu'une administration fédérale, provinciale ou municipale, pour un tarif fixe de 50,00 $, si le propriétaire fait toutes les demandes d'immatriculation ou de renouvellement **en même temps**.

Bâtiments immatriculés

Si vous avez immatriculé votre bâtiment dans le Système d'immatriculation des petits bâtiments (votre numéro d'immatriculation débute par la lettre « C ») avant le 1er juillet 2007, il sera considéré comme étant immatriculé :

- tant qu'il ne sera pas vendu ou, s'il n'est pas vendu,
- jusqu'à l'expiration de l'immatriculation.

Si vous avez immatriculé votre bâtiment auprès de Douanes Canada (le numéro d'immatriculation ne commence pas par la lettre « C »), l'immatriculation est valable :

- tant que le bâtiment n'est pas vendu ou, s'il n'est pas vendu,
- jusqu'au 1er juillet 2012.

Pour de plus amples renseignements sur l'immatriculation de votre bâtiment, consultez la section des renseignements additionnels à la fin de ce chapitre.

Marquage des bâtiments

Le numéro matricule des bâtiments immatriculés dans le Registre des petits bâtiments doit être apposé sur le bâtiment en caractères d'imprimerie d'au moins 75 millimètres de hauteur et de couleur contrastante avec le fond. Le numéro doit être apposé sur les deux côtés de l'étrave du bâtiment ou sur une planche fixée à demeure le plus près possible de l'étrave, de manière à ce qu'il soit bien visible des deux côtés du bâtiment.

Dans le cas des bâtiments immatriculés dans le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments, les exigences relatives au marquage sont inscrites au verso du certificat d'immatriculation.

Avis de changement

Le service de registraire des bâtiments doit être avisé dans les 30 jours de tout changement de l'information figurant sur votre ***certificat d'immatriculation***, ce qui inclut

- un changement d'adresse,
- une modification apportée au bâtiment,
- un changement du nom de l'entreprise,
- un transfert de propriété.

La responsabilité de l'avis incombe au propriétaire du bâtiment. Le défaut de fournir les avis requis entraînera l'invalidité du certificat d'immatriculation et pourrait entraîner des amendes allant de 1 250 $ à 10 000 $.

L'assurance

Il est prudent pour toute entreprise d'acquérir une assurance. Certains types de protection sont requis par la loi, alors que d'autres sont simplement justifiés d'un point de vue commercial. C'est à vous qu'il incombe de vous assurer que vous possédez le degré de protection adéquat et approprié.

L'assurance responsabilité offre une protection contre les pertes dans le cas où vous causeriez des dommages aux biens ou si un passager est blessé. La *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) couvre la responsabilité des exploitants maritimes à l'égard des passagers, de la cargaison, de la pollution et des dommages aux biens. Elle s'applique aux bâtiments commerciaux et fixe la responsabilité maximale des exploitants à approximativement 350 000 $ par passager. Elle interdit également l'utilisation d'exonération de responsabilité. De plus, la LRMM comporte des dispositions en matière de partage de la responsabilité en fonction du degré de faute ou de négligence. Consultez le site Web de la Politique maritime de Transports Canada ou envoyez un courriel à *SecuriteMaritime@tc.gc.ca* pour obtenir plus de renseignements.

Nombre de municipalités et de gouvernements provinciaux exigent une assurance adéquate, acquise dans le cadre du processus d'octroi de permis. Consultez les autorités de votre localité pour obtenir plus de renseignements.

Renseignements additionnels

Pour contacter votre bureau local de Transports Canada, voir l'annexe 2.

Pour immatriculer votre bâtiment, suivez les étapes indiquées sur le site Web d'immatriculation des bâtiments :

Registre des petits bâtiments :
www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/immabatiments/petitscomm/menu.htm

Registre canadien d'immatriculation des bâtiments :
www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/immabatiments/immatriculation/procedures.htm

Vous pouvez également communiquer avec le service d'Immatriculation des bâtiments en composant le 1-877-242-8770 (sans frais de n'importe où en Amérique du Nord), ou en envoyant un courriel à l'adresse – *epe-oep@tc.gc.ca*.

- *Loi sur la responsabilité en matière maritime (2001, ch. 6)*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/M-0.7/index.html
- *Règlement sur la responsabilité en matière maritime*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/showtdm/cr/DORS-2002-307

Chapitre 4
Assurez-vous un équipage compétent

Un équipage disposant de la formation requise, compétent et en nombre suffisant constitue l'une des principales priorités qui permet d'assurer la sécurité d'un bâtiment.

Ce chapitre vous aidera à comprendre comment les dimensions, la conception, la puissance de propulsion, la zone d'expoitation et le type d'activité de votre bâtiment déterminent les parties du *Règlement sur le personnel maritime* qui s'appliquent à votre cas.

Responsabilités du propriétaire et de l'exploitant

Le propriétaire du bâtiment doit :

- établir des procédures relatives à l'exploitation sûre du bâtiment dans les conditions normales et dans les situations d'urgence;
- veiller à ce que l'équipage ait la formation requise pour exécuter ses tâches avec compétence;
- maintenir à jour un registre de formation.

Vous trouverez sur le site Web de Transports Canada des modèles de politiques et de procédures mis à votre disposition pour que vous puissiez les étudier et les adapter à **votre** exploitation.

Ces politiques et procédures soutiennent l'exploitant, qui a le devoir de veiller à ce que l'équipage ait la formation nécessaire pour bien les appliquer.

Le propriétaire doit également veiller à ce que l'exploitant possède la certification requise pour exploiter le bâtiment. Le propriétaire et l'exploitant doivent tous deux s'assurer que les membres de l'équipage se conforment aux exigences de certification et de formation.

Pour plus de renseignements sur les exigences de certification et de formation, consultez les documents suivants :

- *Règlement sur le personnel maritime;*
- *Examen des navigants et délivrance des brevets et certificats* (TP 2293)
- *Cours de formation sur les compétences des conducteurs de petits bâtiments* (TP 14692)
- *Cours de formation aux fonctions d'urgence en mer* (TP 4957).

ou communiquez avec votre centre local de Transports Canada (voir l'annexe 2).

Taille de l'équipage

À bord de tout bâtiment au Canada, il doit y avoir un nombre suffisant de membres d'équipage pour effectuer efficacement les tâches et fonctions nécessaires pour assurer la sécurité du bâtiment et protéger les vies pendant le voyage.

L'équipage minimal de votre bâtiment correspond au nombre de membres d'équipage requis pour effectuer les opérations suivantes en toute sécurité :

1. Mise à l'eau sécuritaire des embarcations de sauvetage (une personne qualifiée pour chaque radeau de sauvetage exigé).
2. Manipulation des équipements d'extinction des incendies à un seul emplacement sur le bâtiment, et utilisation du système de pompage et d'alimentation d'urgence du bâtiment.
3. Maintien d'une veille radio par un opérateur qualifié.
4. Maintien d'une veille à la passerelle conformément à l'article 216 du *Règlement sur le personnel maritime* lorsque le bâtiment fait route ou dans certaines circonstances, par exemple lorsque des passagers sont à bord, et que le bâtiment est ancré ou amarré de manière sécuritaire (consultez « Exigences en matière de quarts à la passerelle » ci-dessous).
5. Dispenser les premiers soins à bord.

Un mécanicien de marine peut également être exigé sur les bâtiments d'une jauge brute de 5 ou plus, selon la puissance propulsive, sauf si le bâtiment est non ponté aux termes du *Règlement sur le personnel maritime*, ou s'il est mû par des moteurs hors-bord qui ne sont pas installés de façon permanente. En général, une personne additionnelle pour s'occuper de la machinerie est exigée sur les bâtiments à passagers si la puissance propulsive est de plus de 75 kilowatts (kW) et sur les bateaux de travail et les remorqueurs si la puissance propulsive est de plus de 750 kW, bien qu'il y ait quelques exceptions.

Exigences en matière de quarts à la passerelle

À bord d'un bâtiment d'une jauge brute de cinq ou plus, au moins deux personnes doivent assurer le quart à la passerelle à moins que le bâtiment :

- offre une vue panoramique dégagée depuis le poste de gouverne **et** effectue un voyage d'au plus cinq milles marins dans les limites du port, dans des conditions de bonne visibilité, entre le lever et le coucher du soleil; ou
- soit un remorqueur qui aide un autre bâtiment alors qu'il y est relié par un câble de remorquage; ou
- se livre au triage ou au débusquage des billes de bois sans utilisation de filins ni de chaînes dans une aire d'estacades.

Si le bâtiment ne rentre pas au port à la tombée du jour pour accorder une période de repos à l'équipage, les exigences en matière de quart à la passerelle obligent qu'au moins deux personnes disposant des brevets et certificats requis pour manœuvrer le bâtiment restent à bord, en plus de tout autre membre d'équipage requis pour satisfaire aux exigences minimales d'armement en équipage.

Pour vous informer des besoins en membres d'équipage de **votre** bâtiment, communiquez avec le centre de Transports Canada le plus proche (voir l'annexe 2).

Certification de l'équipage

Les certificats de formation qui démontrent que l'équipage dispose au moins du niveau de formation minimale exigé sont requis pour tous les membres d'équipage à bord des bâtiments autres que des embarcations de plaisance dans trois secteurs :

1. **Premiers soins** – Au moins un membre de l'équipage doit détenir un certificat valide de secourisme élémentaire en mer pendant qu'un bâtiment effectue un voyage à proximité du littoral, classe 2 ou un voyage en eaux abritées. Un certificat de formation de secourisme avancé en mer est requis dans le cas des bâtiments effectuant un voyage à proximité du littoral, classe 1. Dans certains cas une formation sur le secourisme (d'au moins 2 jours) reconnue par une province ou un territoire est acceptable. Pour obtenir plus d'information, consultez le *Bulletin de la sécurité des navires no 03/2009, « Formation requise pour la personne désignée pour prodiguer les premiers soins à bord d'un bâtiment et période de validité des cours de formation sur le secourisme reconnus par une province ou un territoire, des certificats de formation sur le secourisme en mer et sur les soins médicaux en mer »*.
2. **Compétence de l'exploitant** – L'exploitant d'un bâtiment doit détenir un certificat ou un brevet de niveau approprié ou de niveau supérieur attribué pour la taille et le type de bâtiment et de voyage entrepris. Le tableau 4-1 indique les niveaux de compétence exigés et les circonstances dans lesquelles ces compétences sont exigées.
3. **Formation aux fonctions d'urgences en mer** – Le propriétaire et l'exploitant doivent s'assurer que tous les membres de l'équipage reçoivent la familiarisation et la formation sur la sécurité à bord prescrite dans la section 4 de la publication *Cours de formation aux fonctions d'urgences en mer* (TP 4957) avant de s'acquitter de toute tâche. Sauf dans les cas ou une carte de compétence de conducteur d'embarcation de plaisance est le niveau de qualification requis, tous les membres de l'équipage doivent également obtenir un certificat de formation aux fonctions d'urgences en mer, au niveau indiqué au tableau 4-1, avant d'avoir accumulé six mois de service en mer.

Le tableau 4-1 ci-dessous indique, selon le type de bâtiment, sa jauge brute (JB), sa longueur en mètres (m), et la nature du voyage, les exigences relatives aux compétences minimales imposées aux opérateurs (en bleu) et à la formation aux fonctions d'urgences en mer (en rouge) pour chaque personne qui est tenu d'être à bord afin que le bâtiment soit conforme aux exigences relatives à l'effectif minimal en vertu du *Règlement sur le personnel maritime*.

Tableau 4-1 : Exigences pour : la compétence de l'opérateur / la formation aux fonctions d'urgence en mer (FUM)

<table>
<tr><th colspan="2" rowspan="2">Bâtiment</th><th rowspan="2">Voyages à proximité du littoral, classe 1</th><th colspan="2">Voyages à proximité du littoral, classe 2</th><th rowspan="2">Voyages en eaux abritées</th></tr>
<tr><th>Plus de deux milles marins du littoral</th><th>Deux milles marins du littoral ou moins</th></tr>
<tr><td rowspan="3">Bâtiments à passagers[4]</td><td>JB de plus de 5</td><td rowspan="3">Capitaine JB 150 (navigation intérieure)
(si accompagné d'un visa de voyage limité en eaux contiguës)
FUM BST</td><td colspan="2">Capitaine avec restrictions- JB < 60</td><td>FUM A1, A2 ou A3</td></tr>
<tr><td>JB d'au plus 5 et de plus de 8 m:
Bâtiment de plus de six passagers et ne dépassant pas 8 m</td><td rowspan="2">CFCPB
FUM A1, A2 ou A3</td><td rowspan="2">CFCPB
FUM A1, A2 ou A3</td><td>CFCPB
FUM A1, A2 ou A3</td></tr>
<tr><td>Bâtiment d'au maximum six passagers et ne dépassant pas 8 m</td><td>CCEP[5]</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Bateaux de travail</td><td>JB de plus de 5</td><td rowspan="4">Capitaine JB 150 (navigation intérieure)
(si accompagné d'un visa de voyage limité en eaux contiguës)
FUM BST</td><td colspan="2">Capitaine avec restrictions – JB < 60</td><td>FUM A1, A2 ou A3</td></tr>
<tr><td>JB d'au plus 5 et de plus de 8 m (sauf les remorqueurs)</td><td rowspan="2">CFCPB
FUM A1, A2 ou A3</td><td>CFCPB
FUM A1, A2 ou A3</td><td>CFCPB
FUM A1, A2 ou A3</td></tr>
<tr><td>Ne dépassant pas 8 m (sauf les remorqueurs)</td><td colspan="2">CCEP[5]</td></tr>
<tr><td>Remorqueurs</td><td colspan="2">Capitaine avec restrictions – JB < 60</td><td>FUM A1, A2 ou A3</td></tr>
<tr><td colspan="6">Ce tableau est fourni à titre de référence seulement.
En cas de différence avec le Règlement sur le personnel maritime, le règlement prévaut.</td></tr>
</table>

Certificats de compétence requis pour les petits bâtiments commerciaux :

CFCPB – Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments (SVOP en anglais)

CCEP – Carte de compétence de conducteur d'embarcation de plaisance (PCOC en anglais)

Capitaine avec restrictions JB < 60

Capitaine avec restrictions JB ≥ 60

Capitaine JB 150 (navigation intérieure)

OMPB – Opérateur de machines de petits bâtiments (SVMO en anglais)

Consulter les TP 10655, 4957, 14692, 13008

Formation aux fonctions d'urgence en mer (FUM)

FUM BST (Basic Safety Training) – sécurité de base STCW (Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille)

FUM A1 – sécurité de base

FUM A2 – sécurité des petits bâtiments à passagers

FUM A3 – sécurité de base des petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance

CCEP – Carte de compétence de conducteur d'embarcation de plaisance

4. Le certificat de formation relative aux fonctions d'urgence en mer sur la sécurité des petits bâtiments transportant des passagers saisonniers (personnel non breveté) est accepté pour les membres d'équipage qui ne sont pas tenus de détenir un brevet si le bâtiment est un bâtiment : qui transporte des passagers; qui n'est pas un traversier; qui effectue un voyage en eaux abritées; qui n'est utilisé que de façon saisonnière entre le 31 mars et le 1er décembre; et qui est sans couchette.
5. Dans le cas ou une Carte de compétence de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP) est l'exigence minimale imposée aux opérateurs, la CCEP est aussi l'exigence minimale de formation de base en sécurité.

Opérateur de machines de petits bâtiments (OMPB)

Le brevet d'opérateur de machines de petits bâtiments (OMPB) ou d'opérateur de machines de petits bâtiments avec restriction[6] (OMPB-R) est la certification minimale requise dans le cas des bâtiments à passagers dont la puissance varie entre 75 et 749 kW et qui ne va pas au-delà d'un voyage à proximité du littoral, classe 2 limité[7]. Pour en savoir plus sur les connaissances exigées des opérateurs de machines de petits bâtiments, consultez le *Guide d'apprentissage préparatoire à l'examen d'opérateur des machines de petits bâtiments* (TP 14814).

Le brevet d'OMPB est également accepté à bord de :

- bâtiments à passagers dont la puissance varie entre 750 et 1499 kW; et
- bateaux de travail dont la puissance varie entre 750 et 1999 kW

qui effectuent un voyage de moins de six heures qui ne va pas au dela d'un voyage à proximité du littoral, classe 2 limité ou un voyage en eaux abritées si toutes les conditions suivantes sont réunies :

(a) le bâtiment est équipé de deux moteurs qui permettent de maintenir la poussée et la direction si l'un des deux tombe en panne;
(b) le moteur et tous les indicateurs, les alarmes et les dispositifs d'urgence sont contrôlés de la passerelle;
(c) le contact radio est maintenu avec la base sans interruption;
(d) l'opérateur de machines de petits bâtiments fait des vérifications et des essais avant chaque départ;
(e) l'entretien est effectué :
    i. selon un calendrier conforme aux recommandations du fabricant du moteur principal;
    ii. par un mécanicien de marine qui détient au moins un brevet de mécanicien de marine de quatrième classe ou par une entreprise d'entretien accréditée par le fabricant du moteur principal avec lequel le propriétaire a signé un contrat d'entretien régulier;
(f) un registre des procédures de préparation au départ est conservé à bord, ou au port si le bâtiment ne s'éloigne pas à plus de cinq milles marins de son port d'attache.

Si le voyage dépasse ces limites ou si la puissance du moteur est plus élevée, veuillez consultez les articles 218 à 226 du Règlement sur le personnel maritime.

La conversion des chevaux vapeur en kilowatts

Si vous savez combien est votre puissance propulsive en chevaux vapeur, multipliez les chevaux vapeur totaux par 0.746 pour les convertir en kilowatts.

Exemples : 100 cv ≈ 75 kW, 1006 cv ≈ 750 kW

6. Valable que sur le(s) bâtiment(s) indiqué(s) sur le brevet.
7. Les limitations seront établies quand le brevet est émis.

Cumul des fonctions de capitaine et de mécanicien de marine

Personne n'est autorisé à cumuler les fonctions de capitaine et de mécanicien de marine sur un bâtiment de plus de 20 mètres de longueur au registre. Lorsque votre bâtiment ne dépasse pas 20 mètres de longueur, une personne détenant un brevet de capitaine et un brevet de mécanicien de marine compatible avec la puissance nominale des moteurs principaux peut assurer les deux fonctions sous réserve :

- que le moteur soit installé de manière à pouvoir être contrôlé à partir de la barre;
- que les problèmes de moteur puissent être facilement décelés et réparés par la personne au poste de gouverne alors qu'elle effectue la vigie;
- qu'il y ait à bord un autre membre d'équipage d'au moins 18 ans qui soit en mesure d'aider en cas d'urgence.

Attestation de compétence

La connaissance des procédures de sécurité et l'utilisation efficace et adéquate des équipements de sécurité sont essentielles pour assurer la sécurité de votre bâtiment, de votre équipage et de vos passagers.

En tout temps, les inspecteurs de Transports Canada ou ses partenaires d'application de la loi peuvent vérifier que votre équipage possède les certificats ou les brevets exigés. Les inspecteurs peuvent également vérifier la capacité de votre équipage à réagir efficacement en situation de détresse en l'interrogeant sur les procédures de sécurité, celles d'urgence et de survie ou en exigeant de faire un voyage d'essai pour vérifier dans quelle mesure les membres d'équipage :

- connaissent les règles de navigation, les conditions et les dangers de navigation locaux;
- savent faire les manœuvres;
- utilisent les équipements de sécurité;
- appliquent des procédures opérationnelles et des procédures d'urgence précises;
- remplissent les autres rôles et responsabilités liés à la sécurité.

Obtention des certificats et acquisition des compétences

Pour obtenir un certificat de conducteur d'embarcation de plaisance, vous devez passer un examen. Transports Canada recommande que vous preniez un cours de sécurité nautique avant de vous y soumettre. Ce cours porte sur tous les éléments de base de la navigation comme :

- l'équipement de sécurité qui doit se trouver à bord de votre embarcation;
- le système canadien de bouées;
- les règles de route (le partage des voies navigables);
- les règlements qui s'appliquent à votre cas;
- la manière de réagir en situation d'urgence.

Des fournisseurs de cours agréés administrent ces examens. Vous trouverez la liste de ces fournisseurs sur le site Web de la Sécurité maritime de Transports Canada à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/securitemaritime/desn/bsn/cours/ccep/menu.htm.

Des cours de formation de conducteur de petits bâtiments (CFCPB) et de fonctions d'urgence en mer (FUM) sont également offerts. Quand vous réussissez le cours, vous recevrez un certificat de formation. Vous pouvez consulter la *Liste des cours de formation approuvés* (TP 10655) en ligne.

Pour obtenir un brevet de capitaine ou de mécanicien de marine, vous devez passer un examen écrit et un oral. Ces examens portent sur des sujets se rapportant au type de bâtiment à bord duquel vous travaillerez et à son rayon d'exploitation. Pour connaître les exigences s'appliquant à votre cas, adressez-vous au Centre de Transports Canada le plus près de chez vous.

Exigences pour un brevet de capitaine, avec restrictions, bâtiment d'une jauge brute de moins de 60

Pour demander un brevet de capitaine, avec restrictions, bâtiment d'une jauge brute de moins de 60, vous devez :

1. avoir au moins deux mois de service à bord d'au moins un bâtiment de jauge similaire effectuant des voyages similaires au bâtiment pour lequel le brevet est demandé;
2. posséder un certificat médical en règle (si le bâtiment est un bâtiment à passagers) prescrit par le *Règlement sur le personnel maritime*, Partie II, Division 8;
3. posséder la formation requise, selon le type de bâtiment :
   (a) Bâtiments à passagers
   - formation d'urgence en mer (FUM) exigée pour la sécurité des petits bâtiments transportant des passagers, ou
   - FUM sur la sécurité de base et FUM sur la sécurité des petits bâtiments saisonniers transportant des passagers (personnel breveté), ou
   - FUM sur la sécurité des petits bâtiments saisonniers transportant des passagers (personnel breveté) et FUM sur la sécurité des petits bâtiments transportant des passagers (personnel non-breveté).

   (b) Bâtiments autres que les bâtiments à passagers
   - FUM sur la sécurité de base ou examen pratique sur la formation aux fonctions d'urgences en mer avec les équipements d'urgence du bâtiment.
4. posséder un certificat de secourisme élémentaire en mer;
5. posséder un certificat d'opérateur radio pertinent, délivré en vertu de la *Loi sur la radiocommunication* si le bâtiment est équipé d'un radiotéléphone VHF;
6. passer un examen écrit sur un sujet se rapportant au secteur d'exploitation et au type et à la jauge brute du bâtiment à bord duquel vous travaillerez, tel que défini dans la publication *Examens des navigants et délivrance des brevets et certificats* (TP 2293);
7. passer un examen pratique à bord du bâtiment

Un brevet de capitaine, avec restrictions, est valide pour une période de cinq ans à partir de la date à laquelle il a été délivré, uniquement dans la classe de voyage et sur les bâtiments indiqués sur le brevet.

Exigences pour un brevet d'opérateur des machines de petits bâtiments

Le candidat au brevet d'opérateur des machines de petits bâtiments doit satisfaire aux exigences suivantes :

1. avoir accumulé au moins deux mois de service admissible[8] comportant :
   (a) au moins un mois de service en mer à titre d'officier mécanicien ou de matelot exerçant des fonctions de la salle des machines à bord d'un ou de plusieurs bâtiments à moteur;
   (b) tout temps qui reste en une combinaison des services visés à l'article 2 du tableau du paragraphe 147(1) du *Règlement sur le personnel maritime*;
2. posséder un certificat de formation d'urgence en mer exigée pour la sécurité des petits bâtiments transportant des passagers;
3. posséder un certificat de secourisme élémentaire en mer;
4. passer un examen écrit sur les connaissances générales en mécanique des petits bâtiments à bord du bâtiment;
5. passer un examen oral sur les connaissances générales en mécanique des petits bâtiments, dans le cas d'un brevet sans restrictions;
6. passer un examen pratique effectué à bord du bâtiment à l'égard duquel le brevet est demandé, dans le cas du brevet avec restrictions.

Un certificat d'opérateur de machines de petits bâtiments est valide pour une période de cinq ans à partir de la date à laquelle il a été délivré.

8. Le candidat au brevet d'opérateur des machines de petits bâtiments restreint pour usage à bord d'un bâtiment transportant des passagers donné qui a une puissance de propulsion de moins de 750 kW et qui effectue un voyage à proximité du littoral, classe 2, limité ou un voyage en eaux abritées peut, selon le cas, au lieu de satisfaire aux exigences de service admissible: peut
   (a) terminer avec succès la formation se rapportant au système de propulsion et aux systèmes de sécurité dont est doté le bâtiment; ou
   (b) acquérir au moins 10 jours de service en mer à exercer des fonctions de la salle des machines à bord de ce bâtiment ou d'un bâtiment de la même classe.

Exigences de certification radio

Le *Règlement sur le personnel maritime* précise que les personnes responsables de la veille radio à bord de bâtiments devant être munis de radio VHF (very high frequency / très hautes fréquences - voir dans le chapitre 5 « Équipement de communication ») doivent détenir un des certificats suivants :

- Certificat restreint d'opérateur radio – commercial maritime
- Certificat général d'opérateur radio
- Certificat restreint d'opérateur radio (CRO-CM)

Les personnes chargées de la veille radio à bord d'un bâtiment devant être équipé de radio VHF et d'un dispositif d'appel sélectif numérique (VHF-ASN) qui effectue un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées doivent détenir un Certificat restreint d'opérateur radio (CRO-CM), sauf si le bâtiment effectue un voyage à proximité du littoral, classe 2 et si la station VHF-ASN est la seule radio à bord. Dans ce cas, l'opérateur doit détenir un Certificat restreint d'opérateur radio – commercial maritime délivré après le 1er janvier 2005.

Formation en matière de santé et de sécurité au travail

Tout propriétaire ou capitaine de bâtiment doit fournir toute l'information, les directives, la formation et la supervision nécessaires pour protéger la santé et la sécurité des membres de l'équipage, y inclus une formation liée à la politique et aux procédures de sécurité du bâtiment. Les employés doivent être informés des dangers à prévoir et des précautions qu'ils doivent prendre pour éviter les accidents.

L'équipage de la majeure partie des bâtiments qui naviguent seulement dans les eaux d'une seule province est visé par la loi sur la santé et la sécurité au travail de cette province. Les bâtiments dont les membres d'équipage sont visés par les lois fédérales sur la santé et la sécurité sont visés aussi par la Partie 2 du *Code canadien du travail* et par le *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (navires)*.

En vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, le *Règlement sur les mesures de sécurité au travail* s'applique à tous les bâtiments (voir le chapitre 13 pour plus de renseignements).

Renseignements additionnels

Pour communiquer avec votre bureau local de Transports Canada, voir l'annexe 2.

- *Règlement sur le personnel maritime*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/DORS-2007-115
- *Règlement sur les mesures de sécurité au travail*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/C.R.C.-ch.1467
- *Cours de formation approuvés* (TP 10655)
  http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/TP/tp10655/menu.htm
- *Cours de formation sur les compétences des conducteurs de petits bâtiments* (TP 14692)
  http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/TP/tp14692/menu.htm
- *Examens des navigants et délivrance des brevets et certificats* (TP 2293)
  http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/TP/tp2293/menu.htm
- *Cours de formation aux fonctions d'urgence en mer* (TP 4957)
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/TP/TP4957/menu.htm
- *Guide d'apprentissage préparatoire à l'examen d'opérateur des machines de petits bâtiments* (TP 14184)
  http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/TP/tp14814/menu.htm
- *Normes de formation en secourisme en mer et en soins médicaux en mer* (TP 13008)
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/TP/TP13008/menu.htm
- *Bulletin de la sécurité des navires no 03/2009, « Formation requise pour la personne désignée pour prodiguer les premiers soins à bord d'un bâtiment et période de validité des cours de formation sur le secourisme reconnus par une province ou un territoire, etc...*
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/bulletins/2009/03-fra.htm

Chapitre 5
Soyez prêts pour les situations d'urgence

Un accident peut arriver, même à bord des bâtiments les mieux équipés et dotés des meilleurs équipages. Pour vous aider à gérer les situations d'urgence, le *Règlement sur les petits bâtiments* exige cinq types d'équipement de sécurité :

1. équipement de sauvetage (comme les gilets et radeaux de sauvetage);
2. équipement de sécurité du bâtiment (comme les écopes, pagaies et ancres);
3. équipement d'alerte de détresse (comme une lampe de poche, des signaux pyrotechniques, des radios);
4. trousse de premiers soins;
5. matériel de lutte contre l'incendie (comme les extincteurs portatifs et les détecteurs d'incendie).

Ce guide traite également d'autres équipements et des façons de signaler que vous êtes en difficulté, de même que des procédures exigées si vous naviguez, sans radeau de sauvetage, dans des eaux dont la température est inférieure à 15° Celsius.

Vous devez vous assurer que le bâtiment est muni de tous les équipements de sécurité exigés à bord et qu'ils sont facilement accessibles, en bon état et entretenus selon les recommandations du fabricant. Cela peut non seulement sauver des vies et protéger votre bâtiment et votre entreprise, c'est aussi la loi. À titre de propriétaire ou d'exploitant d'un bâtiment, vous êtes tenu de respecter les règlements sur la sécurité. Vous devez vous assurer que **tous** les équipements de sécurité sont disponibles à bord et que les membres de votre équipage savent quand et comment les utiliser.

Le propriétaire et l'exploitant du bâtiment doivent s'assurer que tous les membres d'équipage reçoivent la familiarisation et la formation à bord exigées dans le cadre du *Cours de formation aux fonctions d'urgence en mer* (TP 4957) avant d'exercer quelque fonction que ce soit à bord.

Il faut tenir des exercices réguliers avec l'équipage pour vous assurer que les membres d'équipage demeurent familiers avec l'équipement de sécurité à bord et avec la façon de l'utiliser. Tenez un registre des dates d'exercice et des noms des participants. Celui-ci vous aidera à planifier le prochain exercice et démontrera votre diligence raisonnable si jamais votre bâtiment est impliqué dans un incident. Un registre de formation est aussi exigé par l'article 205 du *Règlement sur le personnel maritime*.

Tous les équipements de sécurité doivent être entreposés dans des endroits **faciles** d'accès. En d'autres termes, il faut pouvoir les atteindre aisément et sûrement dans les situations d'urgence sans avoir recours à des outils. Si les équipements ne sont pas entreposés au vu de tous, l'endroit où ils sont rangés doit être clairement indiqué pour que les utilisateurs sachent où les trouver.

Si ce guide ne comporte pas suffisamment de renseignements sur les équipements qui doivent se trouver à bord de votre bâtiment, vous pouvez lire les règlements, consulter un expert maritime ou vous adresser à votre centre local de Transports Canada (voir l'annexe 2).

Équipement de sauvetage

L'équipement de sauvetage vous évite de sombrer si vous passez par-dessus bord ou si vous devez abandonner le bâtiment.

Gilets de sauvetage

Bien trop souvent, ceux qui se noient ne portent pas de gilet de sauvetage ou ne le portent pas de la bonne façon. Les gilets de sauvetage sont conçus pour maintenir la tête de la personne hors de l'eau et l'aider à rester dans une position adéquate pour respirer. Les gilets de sauvetage sont offerts en différentes tailles. **Vous devez posséder des gilets de sauvetage approuvés par Transports Canada, de la bonne taille pour chaque personne embarquée**. Pour les enfants de moins de 9 kg (20 livres) et les personnes dont le tour de poitrine dépasse 140 cm (56 pouces), utilisez le gilet de sauvetage qui s'ajuste le mieux.

Auparavant il existait trois types différents de gilets de sauvetage à matériau insubmersible[9] – les gilets SOLAS[10], les gilets standard et les gilets de sauvetage pour petit bâtiment. Ces trois types de gilets sont homologués depuis de nombreuses années; toutefois de nouveaux types de gilets de sauvetage ont récemment été approuvés (voir ci-dessous).

Davantage de types de gilets disponibles avec la nouvelle norme

En juin 2007, une nouvelle norme sur les gilets de sauvetage a été adoptée. La nouvelle norme ajoute trois nouveaux types de gilets de sauvetage à ceux à matériau insubmersible que l'on connaît déjà. Ces types, plus diversifiés, sont un gilet gonflable, un gilet hybride (combinaison de gilet à matériau insubmersible et de gilet gonflable) et un gilet qui fournit de la protection thermique. À mesure que ces produits seront mis en marché, vous aurez plus de choix pour sélectionner le type de gilet de sauvetage répondant le mieux à vos besoins.

9. Faits de matériaux flottants, ces gilets n'ont pas besoin d'être gonflés pour flotter.
10. Répondant aux normes de la *Convention pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer* (en anglais, Safety of Life at Sea, fréquemment raccourcie comme SOLAS)

Vous êtes responsable de vérifier que vos gilets de sauvetage offrent la protection requise pour vos passagers. Lorsque vous achetez un gilet de sauvetage, vérifiez toujours l'étiquette ou l'estampille pour vous assurer qu'il s'agit bien d'un gilet de sauvetage et non d'un vêtement de flottaison individuel (VFI) et qu'il est approuvé par Transports Canada.

Note : Si votre bâtiment est ponté ou équipé d'un toit ou d'un auvent, avertissez les passagers, avant d'appareiller, du fait qu'ils risquent d'être empêtrés s'ils mettent leur gilet de sauvetage avant d'être à l'extérieur.

Entretien et vérification du fonctionnement des gilets de sauvetage

Pour que les gilets de sauvetage fonctionnent bien, ils doivent être maintenus en bon état. Vous devez inspecter chaque gilet régulièrement pour vérifier qu'il n'y a pas de dommages au revêtement extérieur et aux coutures, de moisissures, de fuites, de sangles non sécuritaires ni de durcissement du rembourrage. Utilisez seulement des solutions de savon doux pour le nettoyage. L'utilisation de solvants à base de pétrole, comme l'essence ou de détergents forts pour enlever les taches peut endommager les gilets de sauvetage et leur faire perdre leur flottabilité. Pour cette raison, vous devez être prudent et éviter que les gilets de sauvetage n'entrent en contact avec de l'essence, du pétrole ou de la graisse en tout temps.

Les gilets gonflables et les gilets hybrides exigent des soins particuliers pour que leurs cartouches demeurent efficaces. Lisez et respectez les instructions du fabricant et remplacez les cartouches avant leur date d'expiration.

Manipulation et entreposage des gilets de sauvetage

Pour prévenir la moisissure, vous devez toujours sécher à l'air les gilets de sauvetage avant de les ranger. Évitez à tout prix de faire sécher un gilet de sauvetage sur un radiateur ou sur toute autre source de chaleur directe, et ne les entreposez pas s'ils sont encore humides. Lorsque qu'ils ne sont pas utilisés, entreposez les gilets de sauvetage à bord du bâtiment, à l'abri du soleil, dans un endroit facilement accessible, sec et bien ventilé. Les gilets de sauvetage ne doivent pas être piétinés ni utilisés comme coussins pour les genoux ou pour s'asseoir. Les objets lourds déposés sur un gilet de sauvetage peuvent endommager le matériau de flottabilité interne.

Conseils concernant les gilets de sauvetage

Il est recommandé de marquer individuellement tous les gilets de sauvetage et de tenir un dossier à jour indiquant la date d'achat. Cette précaution facilitera la planification du remplacement. Le marquage ne doit pas endommager les gilets de sauvetage; servez-vous d'étiquettes mobiles ou écrivez sur l'étiquette du gilet, en prenant soin de ne pas rendre les renseignements sur l'étiquette illisibles.

Différences entre un gilet de sauvetage et un VFI

Pour pouvoir se conformer à la loi et prendre des décisions éclairées sur la sécurité, il est utile de distinguer un gilet de sauvetage d'un vêtement de flottaison individuel (VFI).

Seuls les gilets de sauvetage répondent aux exigences applicables à l'équipement de sauvetage à bord des bâtiments commerciaux (sauf pour les embarcations à propulsion manuelle). Cette exigence s'explique par le fait que les gilets de sauvetage que vous devez enfiler avant d'abandonner un bâtiment ou lorsqu'il y a un risque évident de chute à l'eau présentent deux avantages marqués sur la plupart des VFI. Ils flottent davantage et tiennent mieux la bouche hors de l'eau. C'est pour ces raisons que les gilets de sauvetage peuvent être encombrants, difficiles à porter en tout temps, bien que les nouveaux modèles sont plus confortables.

Les VFI par contre sont, en général, plus confortables et peuvent dans certains cas être portés en tout temps – même lorsque vous travaillez, ce qui assure une protection additionnelle lorsqu'une personne tombe à l'eau. Cette protection additionnelle est particulièrement importante quand vous naviguez seul ou en eaux froides parce que l'immersion en eaux froide réduit la période pendant laquelle vous pouvez maintenir votre tête hors de l'eau sans dispositif de flottaison.

Vous trouverez sur le site Web intitulé *Camp de survie en eau froide*, à l'adresse URL www.coldwaterbootcamp.com/french/index.html, des comptes rendus (en anglais) de personnes qui racontent les difficultés qu'elles ont eues à demeurer en surface dans l'eau froide sans gilet de sauvetage.

Pour une plus grande sécurité, envisagez la possibilité d'être équipé à la fois d'un gilet de sauvetage et d'un VFI et de porter votre VFI en tout temps. Souvenez-vous toutefois que les VFI à flottabilité inhérente ont été conçus pour les personnes de taille moyenne et peuvent ne pas suffire à maintenir à flot une personne en habit de travail, surtout si elle porte une ceinture d'outils ou d'autres équipements. Dans ce cas, vous pourriez penser à porter un VFI gonflable puisque leur flottabilité est souvent équivalente à celle des gilets de sauvetage pour petits bâtiments (100 Newtons).

Radeaux de sauvetage

Aucun capitaine ne souhaite prendre la décision d'abandonner son bâtiment, mais il est préférable d'être prêt à le faire. Les radeaux de sauvetage, qui peuvent être mis à l'eau dans pratiquement toutes les conditions météorologiques, sont conçus pour vous garder hors de l'eau lorsque vous abandonnez votre bâtiment et que vous attendez les secours. Ces radeaux sont donc les dispositifs de sauvetage les plus appréciés destinés à tous les petits bâtiments aptes à accueillir ce type d'équipement et qui naviguent dans des eaux où la température est inférieure à 15˚C.

Les bâtiments de plus de 8,5 mètres de longueur qui transportent des passagers lors de voyages en eaux qui ne sont pas des eaux abritées ou à plus de deux milles marins de distance des rives d'une rivière ou d'un lac doivent être munis d'au moins un radeau de sauvetage. Les bateaux de travail de plus de 12 mètres de longueur doivent être munis d'au moins un radeau de sauvetage. Toutefois, un engin flottant peut remplacer un radeau de sauvetage sur un bateau de travail si la température de l'eau est supérieure à 15°C. La capacité totale des radeaux et des engins flottants doit être suffisante pour permettre à tout le monde à bord d'y prendre place. La capacité maximale et la dernière date d'entretien du radeau doivent être inscrites sur les radeaux gonflables.

Les radeaux de sauvetage côtiers sont conçus pour les eaux à proximité du littoral. Un bâtiment qui effectue un voyage qui dépasse les limites d'un voyage à proximité du littoral, classe 2 doit être muni d'un radeau de sauvetage répondant aux normes SOLAS.

L'équipage doit recevoir la formation requise et être prêt à mettre à la mer les radeaux de sauvetage et les autres dispositifs de sauvetage à court préavis. Il faut faire, avec l'équipage, des exercices réguliers qui couvrent toutes les étapes d'une situation d'évacuation, sans toutefois gonfler les radeaux. Une fois le moment venu de procéder à une vérification périodique de votre radeau, vous pouvez faire un exercice incluant le gonflage du radeau afin que l'équipage se familiarise avec l'ensemble du déroulement. Ce genre d'exercice pouvant toutefois faire augmenter le coût de l'entretien, vous devrez consulter votre centre de service avant de prendre cette décision. Effectuez des inspections régulièrement pour vous assurer que tout le matériel requis se trouve bien à bord de chaque radeau de sauvetage et qu'il est bien arrimé.

Les radeaux de sauvetage gonflables doivent être entretenus par un centre de service agréé par le fabricant, à une fréquence mentionnée dans le *Règlement sur l'équipement de sauvetage*[11]. L'entretien sert à détecter les problèmes causés par le roulis et le tangage du bâtiment et par l'exposition à l'humidité et aux embruns qui peuvent s'infiltrer à l'intérieur du conteneur du radeau.

Les mécanismes de largage hydrostatiques (dispositifs à dégagement libre), qui doivent être entretenus tous les ans ou de manière périodique, doivent l'être au même moment que le radeau de sauvetage. Les mécanismes de largage jetables doivent être remplacés avant la date d'expiration. Le défaut d'entretenir les radeaux de sauvetage et les dispositifs de largage peut se traduire par un fonctionnement inadéquat du radeau lorsqu'on en a besoin et entraîner des pertes de vie. Pour assurer la sécurité, veillez à ce que les équipements fonctionnent bien et à ce que votre équipage soit bien préparé.

11. Les normes d'entretien sont actuellement mentionnées à l'article 2 de l'Annexe IV du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, mais elles pourraient être déplacées lors de la mise à jour du règlement.

Fonctionnement des mécanismes de largage hydrostatiques

Un mécanisme de largage hydrostatique se compose d'un dispositif de dégagement à pression, d'une boucle de retenue de la saisine du dispositif de largage et d'un filin de faible résistance rattaché au câble de halage du radeau. L'installation de ces dispositifs doit être faite selon les directives du fabricant.

Lorsque le dispositif est submergé à une profondeur d'environ quatre mètres, la pression de l'eau active le dispositif, qui dégage la boucle retenant la saisine du radeau. Ce dernier montera à la surface s'il n'y a pas d'obstacle pour l'arrêter (voir ci-après « Arrimage des radeaux de sauvetage »). À mesure que le bâtiment s'enfonce dans l'eau, le câble de halage du radeau se tend et fait gonfler le radeau, puis le fil de faible résistance se brise et le radeau se détache du bâtiment.

Exemple d'un des plusieurs mécanismes de largage hydrostatique approuvés pour être utilisés au Canada

Arrimage des radeaux de sauvetage

Tout radeau ou engin flottant doit être arrimé de façon qu'il puisse flotter librement lorsque le bâtiment est submergé. Vous pouvez placer le radeau de sauvetage dans des chaumards suffisamment profonds, sans arrimage, ou l'arrimer avec des saisines équipées d'un dispositif de largage hydrostatique. Le radeau de sauvetage doit être arrimé à distance adéquate de toute ferrure, partie du gréement ou tout autre élément de construction qui pourrait constituer un obstacle à sa libre flottaison et à son gonflage après son largage automatique. De plus, le radeau de sauvetage doit être d'accès facile pour le largage manuel. Consultez à ce sujet le *Bulletin de la sécurité des navires no 07/2007, « Radeaux de sauvetage et plates-formes de sauvetages gonflables – Arrimage et accès approprié ».*

Pour prévenir les dommages ou la perte d'un radeau de sauvetage en raison des conditions météorologiques, il convient de l'arrimer convenablement. Toutefois, il est important de ne pas arrimer l'engin d'une façon qui risquerait d'empêcher le fonctionnement adéquat du largage hydrostatique, lorsque besoin est. De plus, assurez-vous que le cordage de halage est convenablement attaché au bâtiment.

Bouées de sauvetage et lignes d'attrape flottantes

Bouées de sauvetage

Lorsque vous achetez une bouée de sauvetage, assurez-vous qu'elle est approuvée par le ministère des Transports. Elle doit porter la marque « approuvée par le ministère des Transports » et un numéro d'approbation au format suivant : « T.C.xxx.xxx.xxx. ».

Les bouées de sauvetage utilisées à bord des petits bâtiments commerciaux doivent avoir au moins 600 millimètres de diamètre et être fabriquées de matériaux insubmersibles. Si la bouée de sauvetage n'en est pas déjà munie, il faut y attacher une ligne flottante de bonne qualité qui ne s'entortille pas, d'un diamètre d'au moins 9,5 millimètres et d'au moins 15 mètres de longueur.

Les bouées approuvées sont de couleurs voyantes. Il ne faut pas les peindre ni les modifier pour les rendre moins voyantes. Le nom du bâtiment doit être inscrit sur les bouées de sauvetage.

Les bouées de sauvetage de type fer à cheval ne répondent pas aux exigences relatives aux petits bâtiments commerciaux.

Ligne d'attrape flottante

Une ligne d'attrape flottante est tout simplement un cordage qui flotte avec une masse flottante souple attachée au bout. On lance le cordage en direction de la personne à l'eau pour qu'elle s'y agrippe pendant qu'on la ramène le long de la coque. Les lignes d'attrape flottantes peuvent être conservées dans des poches de sauvetage pour empêcher qu'elles ne s'emmêlent et faciliter le lancement.

Équipement de sécurité du bâtiment

L'équipement de sauvetage assure la sécurité des personnes; l'équipement de sécurité du bâtiment aide à protéger le bâtiment dans l'espoir que vous n'aurez pas besoin d'utiliser l'équipement de sauvetage.

Avirons et ancres

Des dispositifs doivent permettre de contrôler la dérive en cas de panne du moteur. Il peut s'agir d'une ancre retenue par un cordage, un câble, une chaîne ou une combinaison de ces dispositifs proportionnés à la taille du bâtiment. Si votre bâtiment ne dépasse pas 9 mètres de longueur, vous pouvez utiliser une pagaie, deux avirons et des tolets, ou tout autre dispositif apte à faire déplacer le bâtiment manuellement plutôt que l'ancre.

Écopes et pompes manuelles

Pour pouvoir rejeter l'eau de la coque, vous devez être équipé d'une pompe manuelle. Si votre bâtiment ne dépasse pas 9 mètres de longueur, vous pouvez utiliser une écope plutôt qu'une pompe. L'écope doit être en plastique ou en métal, et avoir une ouverture d'au moins 65 centimètres carrés et une capacité d'au moins 750 millilitres.

Pompes de cale

En plus d'une pompe manuelle, tout bâtiment de plus de 6 mètres de longueur doit être muni d'un ensemble de pompes de cale respectant les exigences de construction (voir dans le chapitre 2 « Système de pompe ou de vidange »).

Équipement d'alerte de détresse

Si vous êtes en difficulté, cet équipement vous permet de signaler que vous avez besoin d'aide. Veuillez prendre note que l'utilisation de fusées éclairantes et d'autres signaux de détresse ou d'autres signaux pouvant être pris pour des signaux de détresse alors qu'on n'est pas en danger constitue une infraction.

Signaux visuels

Tous les petits bâtiments commerciaux doivent être équipés d'une lampe de poche étanche et de fusées éclairantes. Le nombre et le type de fusées varient selon la taille du bâtiment. Vous trouverez plus de précisions au tableau 5-1.

Pour vous assurer de pouvoir utiliser la lampe de poche comme signal visuel, veillez à ce que ses piles soient chargées. Il est prudent de vérifier régulièrement l'état des piles dans les lampes de poche et d'en garder une provision à bord.

Les signaux faits avec des lampes de poche sont plus visibles lorsqu'il n'y a pas de soleil. En plein jour, il est préférable d'utiliser d'autres signaux visuels.

Pour signaler sa présence en se servant d'une lampe de poche, il faut diriger le faisceau de lumière vers un endroit d'où il pourra être aperçu et il faut faire clignoter la lampe. Utiliser le code Morse pour envoyer les lettres SOS peut aider à faire comprendre que vous avez besoin d'aide. Le code à employer pour SOS est le suivant: COURT-COURT-COURT, LONG-LONG-LONG, COURT-COURT-COURT. Faites une pause et recommencez.

Signaux pyrotechniques de détresse (feux de détresse)

En cas d'urgence, les feux de détresse peuvent être très efficaces pour signaler que vous avez besoin d'assistance immédiate.

Tous les feux de détresse doivent arborer clairement l'estampille de Transports Canada et leur date de péremption ne doit pas être dépassée. Les feux de détresse sont bons jusqu'à quatre ans après la date de fabrication indiquée sur l'emballage.

Les feux de détresse sont dangereux! Ne les jetez pas aux ordures. Respectez les directives du fabricant concernant leur élimination.

Conseil : Même si vous devez avoir suffisamment de feux non-périmés à bord pour satisfaire le règlement, vous pouvez aussi conserver les feux périmés et les utiliser en premier si vous devez attirer l'attention. S'ils fonctionnent, vous épargnez les feux encore bons. Éliminez-les toutefois selon les directives du fabricant lorsqu'ils commencent à montrer des signes de détérioration.

Mesures de sécurité et utilisation

- Entreposez les feux de détresse dans un conteneur étanche pour les protéger de l'humidité.
- Entreposez les feux dans un endroit frais, sec et facilement accessible, loin de toute source de chaleur.
- Vérifiez régulièrement les feux de détresse et prenez note de leur date d'expiration en vue de leur remplacement.
- Projetez toujours les feux dans le vent et à distance du bâtiment, à un angle de 45 degrés, pour leur permettre de se rapprocher de votre position en retombant.
- N'utilisez ou n'entreposez jamais de feux à proximité de liquides ou de gaz combustibles (p. ex. propane, essence, pétrole).
- Lorsqu'un feu ne fonctionne pas, il faut l'éliminer en toute sécurité le plus tôt possible.
- L'équipage doit recevoir de la formation sur l'utilisation des signaux de détresse.
- Ne dirigez jamais un feu vers une autre personne.
- Il faut toujours traiter les feux de détresse comme des engins explosifs.

Types de signaux pyrotechniques

1. Fusée à parachute (Type A)

- L'allumage et la fusée sont contenus dans un boîtier étanche.
- La fusée éjecte un feu parachute allumé.
- La fusée atteint une altitude maximale de 300 mètres.
- Le feu brûle durant au moins 40 secondes et produit une flamme rouge brillante.
- Le parachute se déploie à une altitude de 200 à 300 mètres.
- Le feu est visible jusqu'à vingt milles marins.
- Ces fusées servent à alerter les sauveteurs qui pourraient être très loin – possiblement au-delà de la ligne d'horizon.

2. Feu à étoiles multiples (Type B)

- Ce feu produit, dans une succession rapide (maximum 15 secondes), deux ou plusieurs étoiles rouges brillantes.
- Il atteint une altitude maximale de 100 mètres.
- Les étoiles brûlent durant au moins 4 secondes.
- Le feu est doté d'un dispositif d'allumage automatique ou à cartouche.
- Lorsqu'il s'agit de cartouche, deux signaux doivent être envoyés à 15 secondes d'intervalle. Cette exigence doit être indiquée sur l'emballage.
- Le dispositif d'allumage et les cartouches, s'ils existent, doivent être étanches et emballés dans un contenant étanche.
- Le feu est visible jusqu'à douze milles marins.
- Ces fusées servent à alerter les sauveteurs qui pourraient être éloignés.

3. Feu à main (Type C)

- Feu rouge tenu à la main.
- Brûle durant au moins 1 minute.
- Muni d'une gaine protectrice qui empêche toute matière enflammée de couler.
- Visibilité limitée en surface; permet de signaler sa présence à quelques milles marins seulement.
- Placé dans un étui étanche.

4. Signal fumigène (Type D)

- Ce dispositif peut être flottant ou être tenu à la main.
- Le signal flottant émet une dense fumée orange durant au moins 3 minutes, par mer calme.
- Le signal manuel émet une dense fumée orange pendant au moins 1 minute.
- Il s'agit d'un dispositif à allumage mécanique.
- Le signal flottant fonctionne efficacement sur une mer agitée modérément.
- Il sert de signal de jour seulement.
- Il doit être placé dans un étui étanche.

Tableau 5-1 : Équipement de sécurité exigé

Longueur du bâtiment	**6 mètres ou moins**	**Plus de 6 mètres, mais ne dépassant pas 9 mètres**	**Plus de 9 mètres, mais ne dépassant pas 12 mètres**	**Plus de 12 mètres**
Gilets de sauvetage approuvés par Transports Canada et à la taille de chaque personne à bord	√	√	√	√
Trousse de premiers soins en mer (Le contenu exigé est indiqué à l'annexe 3)	√	√	√	√
Dispositif de remontée à bord si la hauteur verticale pour remonter à bord dépasse 0,5 mètres	√	√	√	√
Ligne d'attrape flottante d'au moins 15 mètres	√	√[1]	√	√
Bouée de sauvetage attachée à une ligne flottante d'au moins 15 mètres		√[1]	√	√[2]
Lampe de poche étanche	√	√	√	√
Feux	3 (autres que des signaux fumigènes)	6 (autres que des signaux fumigènes)	12 (au plus six signaux fumigènes)	12 (au plus six signaux fumigènes)
Radeau de sauvetage		√[3]	√[3]	√[3]
Dispositifs de propulsion manuels (p. ex. des avirons)	√[4]	√[4]		
Ancre avec au minimum la longueur de cordage, de câble ou de chaîne indiquée	√[4] (15m)	√[4] (15m)	√ (30m)	√ (50m)
Pompe de cale manuelle	√[5]	√[5]	√	√
Dispositif ou appareils de signal sonore[6]	√	√	√[6]	Appareil seulement
Feux de navigation (voir le chapitre 9 pour plus de renseignements)	√[7]	√[7]	√	√
Compas magnétique	√[8]	√[8]	√	√

1. Peut être muni de ligne d'attrape ou de bouée.
2. Si la bouée est munie d'un appareil lumineux à allumage automatique, la ligne flottante n'est pas requise.
3. Les radeaux de sauvetage sont obligatoires :
   - à bord des bâtiments à passagers de plus de 8,5 mètres de longueur qui naviguent :
     - au-delà des eaux abritées sur les côtes de l'Atlantique, du Pacifique ou de l'Arctique;
     - au-delà de deux milles marins des rives des lacs et rivières; ou
     - sur le fleuve Saint-Laurent à l'est de 70° 53' O;
   - à bord des bateaux de travail de plus de 12 mètres de longueur. Une plate-forme de sauvetage peut être substituée à un radeau de sauvetage si la température de l'eau est supérieure à 15°C;
   - à bord des remorqueurs de plus de 8,5 mètres de longueur qui transportent plus d'une personne.
4. Peut être muni soit d'un dispositif de propulsion à la main, soit d'une ancre.
5. Peut être muni d'une écope à la place.
6. Un dispositif de signalisation sonore est soit un sifflet sans bille, soit une corne à gaz comprimé ou électronique. Un appareil de signalisation sonore est un sifflet conforme aux *Règlements sur les abordages*. Un appareil de signalisation sonore est exigé à bord des bâtiments de moins de 12 mètres habituellement utilisés pour pousser ou remorquer des objets flottants hors des opérations de débusquage ou de surfaces encloses.
7. Si utilisé après le coucher, avant le lever du soleil ou durant des périodes de visibilité restreinte.
8. Le compas n'est pas exigé à bord des bâtiments de 8 mètres ou moins qui naviguent toujours en vue des signaux de navigation.

Matériel de communication

Radio VHF – Émettre un appel de détresse (MAYDAY) ou un avis de situation dangereuse (PAN PAN)

Pour émettre des signaux de détresse, rien ne surpasse la radio en termes de portée et de capacité de fournir des précisions sur le type de difficulté rencontré. Pour cette seule raison, vous devriez envisager de vous en équiper même si vous n'y êtes pas tenu. Rappelez-vous toutefois que **toute** pièce d'équipement à bord doit être en bon état, même si elle n'est pas prescrite par règlement.

Deux types de signaux radio sont en usage – MAYDAY, en cas de détresse, et PAN PAN, pour indiquer un message urgent. MAYDAY indique qu'une personne ou un bâtiment est menacé par un danger grave et imminent et exige une aide immédiate. PAN PAN indique un problème de sécurité n'exigeant pas une intervention immédiate.

La manière recommandée pour lancer un appel est de répéter le mot MAYDAY (ou PAN PAN) trois fois, suivi du nom du bâtiment (ou son indicatif unique), également répété trois fois, suivi du mot MAYDAY (ou PAN PAN) suivi encore une fois du nom ou de l'indicatif du bâtiment. Les renseignements vitaux à communiquer par la suite comprennent la position, la nature de l'avarie, le type d'aide requis et le nombre de personnes en danger. Voici un message type :

> *« MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, ici le NONSUCH, NONSUCH, NONSUCH. MAYDAY, NONSUCH. Position 54 25 Nord 016 33 Ouest. Mon bateau est en feu et il est en train de couler. J'ai besoin d'aide immédiatement. Il y a quatre personnes à bord, nous montons dans le radeau de sauvetage. TERMINÉ. »*

Il est fortement recommandé de signaler sans retard toute situation susceptible de mettre une vie en danger puisqu'un signalement rapide peut déterminer l'issue de la situation. Pour signaler ce type de situation, vous pouvez lancer un message radio PAN PAN.

Apportez-les avec vous : Vous pouvez commander gratuitement, à partir du site Web de Transports Canada une fiche de référence à revêtement hydrofuge que vous pouvez garder à proximité de votre radio pour vous guider si vous devez faire un appel au secours. Dans la page http://magasiner.tc.gc.ca/, recherchez TP 9878 – *Procédures de sécurité et de détresse radiotéléphoniques*.

Dispositifs de localisation

Lorsque vous êtes en difficulté, le temps requis pour que l'équipe de recherche et sauvetage arrive sur place dépend de l'endroit où vous êtes et de la difficulté à vous repérer. Un dispositif de localisation comme une radiobalise de localisation des sinistres (RLS – voir chapitre 10) ou une radio à fonction d´appel sélectif numérique (ASN) raccordée à un système de positionnement globale (GPS) donnera votre position exacte aux autorités.

Les balises de localisation personnelles sont également utiles, bien que limitées. Elles devraient être utilisées **avec** une RLS, et non à la place d'une RLS.

Matériel de sécurité incendie

Extincteurs

La taille et le nombre d'extincteurs requis pour les bâtiments commerciaux dépendent de la taille et de l'équipement du bâtiment. Les extincteurs portables sont classifiés pour indiquer leur capacité d'éteindre des catégories et des tailles particulières d'incendie. On trouvera un tableau d'équivalence pour les extincteurs à l'article 11 du *Règlement sur les petits bâtiments*.

Chaque extincteur d'incendie est désigné par au moins une lettre indiquant le type d'incendie qu'il permet de combattre (Consultez ci-après « Système de classification des extincteurs ») et un chiffre qui indique l'importance de l'incendie qu'il permet de combattre. Plus le chiffre est élevé, plus l'incendie pouvant être combattu est important. Pour être conforme aux normes, un extincteur doit comporter toutes les lettres et au moins le chiffre indiqué dans le tableau 5-2. Tenez toujours compte du fait que les exigences sont des exigences minimales – l'installation d'un extincteur 2:A 10:BC au lieu d'un 1:A 10:BC augmente votre capacité de combattre les incendies de classe A.

Extincteurs de type maritime

Un extincteur de type maritime porte la mention « marine listed » ou « USCG approved ». Mais pour être conforme aux normes, il doit également être installé au moyen d'un support de fixation à courroie à dégagement rapide.

Les supports de fixation de plusieurs extincteurs sont vendus à part. Assurez-vous de vous procurer les supports de fixation approuvés et capables de maintenir votre extincteur fermement arrimé.

Les extincteurs doivent être inspectés mensuellement; vous devez vérifier que les sceaux et les indicateurs de violation ne sont pas brisés ou manquants et que la pression du réservoir demeure dans les limites de fonctionnalité. Installez les extincteurs avec les ferrures fournies par le fabricant qui préviennent les dommages ou

les mauvaises installations tout en permettant de saisir rapidement l'extincteur. Les extincteurs à produits chimiques secs doivent périodiquement être retournés et secoués, de manière à ce que le contenu ne soit pas compacté par les mouvements du bâtiment. Remplacez les tuyaux fissurés ou brisés et vérifiez l'existence de dommages comme la corrosion, les fuites ou le bouchage.

Les extincteurs d'incendie de type maritime sont exigés. Ne placez pas d'extincteurs au CO_2 ou utilisant d'autres gaz nocifs dans les espaces normalement occupés par les passagers ou l'équipage. Utilisez les extincteurs au CO_2 ou utilisant d'autres gaz extincteurs dans les espaces fermés réservés aux machines où il n'y a personne. Certains extincteurs à produits chimiques secs peuvent être corrosifs pour les métaux, tel l'aluminium. Tenez compte de tous ces facteurs pour choisir l'extincteur approprié.

Le *Règlement sur les petits bâtiments* et les *Normes de construction pour les petits bâtiments* traitent également des systèmes fixes d'extinction. Même si votre bâtiment est équipé d'un système fixe, les extincteurs portables demeurent obligatoires.

Système de classification des extincteurs

La classe d'extincteur est basée sur le type d'incendie.

Incendie de classe A
: Incendie de combustibles comme du bois, du tissu, du papier, du caoutchouc et certains plastiques.

Incendie de classe B
: Incendie de liquides inflammables, de gaz inflammables, de graisses et de peinture.

Incendie de classe C
: Incendie dans des fils électriques et des appareils électriques sous tension.

Incendie de classe D
: Incendie de métaux combustibles comme le magnésium, le sodium ou le potassium.

Incendie de classe K
: Incendie d'un produit combustible comme de l'huile végétale ou animale. Dans une cuisine, un extincteur de classe K peut remplacer un extincteur de classe B.

Tableau 5-2 : Équipement de détection et de lutte contre les incendies

Longueur du bâtiment	**6 mètres ou moins**	**Plus de 6 mètres, mais ne dépassant pas 9 mètres**	**Plus de 9 mètres, mais ne dépassant pas 12 mètres**	**Plus de 12 mètres**
Extincteur d'usage général[1]	Un 1A:5B:C	Un 2A:10B:C	Un 2A:10B:C	Un 2A:20B:C
Extincteurs additionnels • (si le bâtiment est équipé d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération à carburant)	Un 1A:5B:C	Un 2A:10B:C	Un 2A:10B:C	Un 2A:20B:C Près de chaque accès à tout local ou se trouve un appareil de cuisson, de chauffage ou un réfrigérateur à carburant
• À l'entrée du compartiment moteur		Un 10B:C	Un 10B:C	Un 20B:C
• À l'entrée de chaque pièce habitable				Un 2A:20B:C
Moyen pour décharger un extincteur directement dans le compartiment moteur et extincteur au CO_2 ou l'équivalent réservé	√[2]			
Système fixe d'extincteurs		√[3]	√[3]	√
Hache d'incendie			Une	Une
Seau à incendie			Un	Deux
Pompe, boyaux et buses à incendie[4]				√
Détecteur de température dans le compartiment moteur	√[5]			
Détecteur de température et de hausse de température dans le compartiment moteur		√[6]	√[6]	√[6]
Détecteurs de fumée – Locaux de service et d'habitation	√[7]	√[7]	√[7]	√[8]

1. Pas exigé si l'embarcation n'a pas de moteur ni de réseau électrique.
2. Doit comporter un orifice d'accès clairement identifié ou toute autre ouverture permettant d'introduire et d'actionner un extincteur de taille adaptée au volume du compartiment moteur sans qu'il soit nécessaire d'y entrer. Cet extincteur s'ajoute à tous les autres extincteurs exigés et mentionnés dans le tableau. (Pour obtenir plus de renseignements sur les exigences de construction, consultez au chapitre 2 la section sur la sécurité-incendie). Un système fixe de lutte contre l'incendie peut remplacer cet orifice d'accès.
3. Possibilité d'utiliser l'orifice d'accès du compartiment moteur décrit ci-dessus si la superficie du compartiment moteur est inférieure à 8 m^3 (en utilisant un extincteur au CO_2 contenant 10 kg de gaz), selon le type et le volume de l'extincteur.
4. Pompe mécanique située hors du compartiment moteur et munie de tuyaux suffisamment longs pour permettre de diriger un jet d'eau sur n'importe quelle partie du bâtiment.
5. Relié à une alarme distincte au poste de manœuvre, conformément au *Règlement sur les petits bâtiments*. Non requis sur un bâtiment dont le moteur est enfermé dans un encaissement permettant qu'un incendie y soit détecté immédiatement par la personne au poste de commande.
6. Relié à un panneau d'alerte incendie, conformément aux *Normes de construction pour les petits bâtiments*.
7. Installation autonome (alarme et source d'énergie).
8. Relié à un panneau d'alerte incendie sur tous les bâtiments transportant des passagers et sur les bateaux de travail munis de couchettes.

Maîtriser un incendie

Lisez les instructions sur l'extincteur et assurez-vous de bien en comprendre le fonctionnement.

Lorsqu'un incendie se déclare, soyez prêt à saisir l'extincteur, à l'activer et à en diriger le jet à la base des flammes et à l'actionner par de courtes décharges, en déplaçant le tuyau d'un côté à l'autre.

Lorsque le bâtiment fait route et qu'un incendie se déclare :

- Utilisez les extincteurs ou des seaux à incendie pour maîtriser l'incendie (ou le système inamovible de lutte contre l'incendie, s'il y en a un dans le local).
- Lancez un appel de détresse.
- Placez votre bâtiment de manière à ce que l'incendie soit sous le vent.
- Ordonnez à toutes les personnes qui ne combattent pas l'incendie de mettre un gilet de sauvetage.
- Si l'incendie s'est déclaré dans le compartiment moteur, arrêtez le moteur, coupez l'alimentation en carburant et fermez la ventilation.
- Si l'incendie s'étend rapidement ou ne peut être maîtrisé, prévoyez l'évacuation du bâtiment.

Les propriétaires d'embarcations en fibre de verre ne doivent pas oublier que la fibre de verre est inflammable; ils doivent donc prendre des précautions supplémentaires, tout comme pour les embarcations en bois.

Renseignements additionnels

Pour contacter votre bureau local de Transports Canada voir l'annexe 2.

- *Règlement sur les petits bâtiments*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/DORS-2010-91/index.html
- *Règlement sur les abordages*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/C.R.C.-ch.1416
- *Règlement sur l'équipement de sauvetage*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/C.R.C.-ch.1436
- *Règlement sur le personnel maritime*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/DORS-2007-115
- *Normes de construction pour les petits bâtiments* (TP 1332)
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/tp/tp1332/menu.htm
- *Cours de formation aux fonctions d'urgence de mer*
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/tp/tp4957/menu.htm
- *Bulletin de la sécurité des navires no 07/2007, « Radeaux de sauvetage et plates-formes de sauvetage gonflables, Arrimage et accès approprié »*
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/bulletins/2007/07-fra.htm

Chapitre 6
Prévention et préparation aux situations d'urgence

Planification des voyages

La façon la plus sûre d'éviter les aléas et les situations périlleuses est de bien planifier votre voyage avant de partir.

C'est pour cette raison que la Règle 34 du chapitre V de la *Convention sur la sauvegarde de la vie en mer* (Convention SOLAS) et le *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques* (1995) exigent que les capitaines s'assurent que la planification du voyage prévu a été faite.

Le niveau de planification pour un petit bâtiment varie selon la taille du bateau, de son équipage et la durée du voyage.

En planifiant un voyage, il faut tenir compte des éléments suivants :

- **La météo** – consultez les prévisions météo avant de quitter la rive et consultez régulièrement les mises à jour si vous planifiez un voyage d'une certaine durée.
- **Les marées** – consultez les prévisions sur les marées durant votre voyage et assurez-vous qu'elles ne nuiront pas à votre plan.
- **Les limites du bâtiment** – déterminez si votre bâtiment est en mesure d'entreprendre le voyage prévu – notamment en cas de mauvais temps – même si la météo prévoit du beau temps.
- **Les provisions** – assurez-vous que vous ne manquerez de rien; prévoyez des suppléments en cas de difficultés.
- **Les écueils à la navigation** – assurez-vous de connaître les dangers de la navigation que vous risquez de rencontrer durant votre voyage. Cela veut dire habituellement qu'il faut consulter des cartes et un recueil de cartes de pilotage à jour.
- **Les plans d'urgence** – ayez toujours un plan de secours au cas où les choses tourneraient mal. Avant votre départ, réfléchissez aux endroits où vous pourriez vous réfugier si les conditions de navigation se détérioraient ou si vous tombiez malade ou étiez blessé. Si vous utilisez un GPS pour naviguer, n'oubliez pas qu'il peut tomber en panne n'importe quand. Il est souhaitable que vous puissiez naviguer sans aide au cas où une panne surviendrait.
- **Le plan de navigation** – assurez-vous qu'une personne à terre soit informée de votre plan et sache quoi faire si elle commence à s'inquiéter pour votre sécurité.

Étapes de planification d'un voyage

La planification d'un voyage, telle que définie dans les *Directives pour la planification du voyage* de l'Organisation maritime internationale (OMI), comporte quatre étapes distinctes :

1. **L'évaluation** – réunissez les renseignements sur le voyage à entreprendre.
2. **La planification** – préparez un plan détaillé du voyage à venir et des plans de rechange. Pour cette planification, établissez des points de cheminement, déterminez les dangers, calculez le temps de passage à certains points de repère et déterminez à quel point vous aurez à décider si vous poursuivez le voyage ou si vous changez de plan.
3. **L'exécution** – appliquez votre plan et prenez les décisions requises; au besoin, appliquez un plan de rechange.
4. **La surveillance** – surveillez votre progression et l'efficacité de l'exécution de votre plan.

Pour obtenir plus d'explications sur chacune des étapes de la planification, consultez les *Directives pour la planification du voyage* de l'OMI.

Application du plan

Votre plan aura plus de chance de réussir si vous effectuez les opérations suivantes:

Avant le départ

Vérifiez le bâtiment

Passez en revue une liste de contrôle de la sécurité avant le départ. Cela peut vous aider à prévenir des situations très dangereuses. Il vaut mieux consacrer quelques minutes avant de partir pour vous assurer que votre bâtiment, ses moteurs et son équipement sont en bon ordre de marche plutôt que de passer des heures à dériver en mer ou de vous mettre en danger.

Exemple de liste de contrôl à dresser avant le départ

1. Quelles sont les prévisions météorologiques?
2. La météo correspond-elle aux prévisions?
3. Quels sont les dangers locaux comme les marées, courants, barres de sable, écueils le long de la route prévue?
4. Y a-t-il des restrictions sur l'utilisation des bâtiments[12] le long de la route susceptibles de limiter vos déplacements ou votre vitesse?

12. Le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* décrit les eaux où certains bâtiments peuvent être interdits, celles où peuvent s'appliquer des limites de vitesse ainsi que les eaux où le ski nautique peut être interdit à certaines périodes.

5. Avez-vous des cartes à jour du secteur de navigation?
6. Disposez-vous d'un équipage suffisant compte tenu du nombre de passagers et du voyage prévu?
7. L'équipement de navigation fonctionne-t-il correctement?
8. Avez-vous remis un plan de navigation ainsi que le nombre de personnes à bord à une personne responsable?
9. Y a-t-il suffisamment de gilets de sauvetage et les tailles sont-elles appropriées, même pour les enfants?
10. L'équipement de sauvetage est-il en bon état?
11. Votre radio VHF et autres équipements de communication fonctionnent-ils bien?
12. Les feux de navigation fonctionnent-ils bien?
13. La trousse de premiers soins, les outils et les pièces de rechange essentiels se trouvent-ils à bord?
14. Est-ce que les drains et les dalots sont libres? Est-ce que le bouchon d'évacuation est en place?
15. Votre pompe de cale est-elle dégagée de débris et en bon ordre de marche?
16. Avez-vous vérifié la charge et les niveaux de liquide des batteries?
17. Avez-vous vérifié s'il y a des fuites d'huile ou d'eau?
18. Avez-vous vérifié les niveaux de carburant, des huiles lubrifiantes et des liquides de refroidissement, les tuyaux et les courroies?

Déposez un plan de navigation

Un plan de navigation indique votre itinéraire et fournit des détails de base sur votre bâtiment. Lorsque vous effectuez un long voyage, vous devriez communiquer votre point tous les jours, surtout si vous modifiez votre itinéraire ou votre calendrier.

Avant de partir, remettez votre plan de navigation à une personne responsable à terre, quelqu'un qui reste soit à la maison, soit au bureau de votre entreprise ou à la marina. Si cela est impossible, vous pouvez faire parvenir votre plan de navigation à un Centre des services des communications et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne, par téléphone, par radio ou en personne. N'oubliez pas de préciser le nombre de participants au voyage[13] à la personne à qui vous remettez votre plan, ou notez-le et laissez-le bien en vue pour qu'on puisse le communiquer aux autorités de recherche et de sauvetage en cas d'urgence. (Consultez le *Bulletin de la sécurité des navires no 06/2007, « Information sur les personnes à bord – Comptage, enregistrement et besoins spéciaux »*, qui fournit plus de renseignements à ce sujet.)

Quand vous avez terminé votre voyage, n'oubliez pas de signaler votre retour pour éviter une recherche inutile de votre bâtiment.

13. *Règlement sur les petits bâtiments*, paragraphe 402

Dites à la personne qui détient votre plan de navigation de communiquer avec le Centre de coordination des opérations de sauvetage le plus proche si vous êtes en retard. On trouve le numéro de téléphone dans les premières pages de la plupart des annuaires téléphoniques ou dans la section des pages bleus des gouvernements.

Durant le voyage

Prévoyez les urgences

Un capitaine doit planifier ce qui pourrait se produire durant la journée. Essayez de prévoir tout ce qui pourrait changer ou mal aller et faites des plans de rechange longtemps à l'avance. Au cours d'une journée, lorsque vous passez d'un endroit à l'autre, croisez des dangers, etc., et constatez par vous-même l'état du secteur, vous pourriez décider de changer vos plans. Gardez vos plans de rechange à l'esprit et sachez quand les changements de situation vous indiquent que vous devez mettre ces plans en application.

Notez votre position régulièrement

Les instruments de navigation peuvent tomber en panne. Pour vous protéger des conséquences d'une telle panne, prenez les mesures nécessaires dès votre départ.

Une chose importante pour votre sécurité consiste à reporter régulièrement votre position sur une carte, en notant l'heure.

Prenez soin de vérifier régulièrement la précision de votre compas. Le *Règlement sur la sécurité de la navigation* exige que vous ayez un compas magnétique[14], que votre compas soit correctement compensé et que vous conserviez en tout temps à bord un moyen de corriger votre cap et vos azimuts, par exemple une table de déviation. Au besoin, vous devez faire corriger votre compas par un professionnel. Vérifiez-le de nouveau chaque fois que vous déplacez une grande pièce de métal à bord ou lorsque vous ajoutez un nouvel appareil électrique ou électronique.

Surveillez votre progression en fonction de l'itinéraire

- Dans les passages en eaux libres, vérifiez régulièrement votre position par rapport au tracé fait sur votre carte.
- Dans les eaux où la capacité de naviguer est restreinte, comparez votre position par rapport à la distance que vous pensez avoir parcourue. Vérifiez régulièrement votre position par rapport à votre carte pour vous assurer de naviguer en eaux sûres.
- Définissez toujours un point estimé. Si vos instruments électroniques flanchent, vous pourrez vous guider en fonction de votre point estimé tant que les instruments ne seront pas réparés.

14. Pas exigé si le bâtiment n'est pas plus long que 8 mètres et s'il navigue en vue d'amers (points de repère terrestres).

- Servez-vous de toutes les aides à la navigation.
- Développez votre capacité à naviguer en vous servant de toutes les ressources à bord. Exercez-vous à utiliser d'autres méthodes de navigation.

Soyez conscient de la situation

Être conscient de la situation c'est :

- savoir ce qui se passe autour de vous;
- discerner la position de votre bâtiment par rapport à l'environnement et aux autres bâtiments;
- savoir comment se comporte votre bâtiment.

Améliorez votre connaissance de la situation en tenant compte de tous les indices que vous fournit votre environnement et en demeurant alerte.

La Garde côtière des États-Unis a fait une analyse des accidents de navigation impliquant des cotres et d'autres types de bateaux; cette analyse a démontré que 40 pour cent des accidents étaient dus à une méconnaissance de la situation.

Puisque la connaissance de la situation est si importante, vous devriez :

- connaître votre position en tout temps;
- vous faire une image mentale de votre environnement et savoir où se situe votre bâtiment dans ce paysage;
- bien connaître le fonctionnement de votre radar. Utilisez-le de jour comme de nuit pour bien vous familiariser avec cet instrument, plutôt que de le mettre en marche seulement lorsque vous en avez absolument besoin;
- porter attention aux autres indices et systèmes de navigation comme le GPS, le compas et le sonar, etc.;
- évaluer et réévaluer sans cesse votre situation et la position relative des autres bâtiments, des feux, des bouées et des dangers;
- tenir compte des marées et des courants et réévaluer régulièrement leur effet, compte tenu des conditions météorologiques, des fonds, etc.

Il devient plus difficile de connaître la situation au crépuscule ou lorsque la visibilité diminue. À mesure que les conditions météorologiques se détériorent, vous risquez de ne plus pouvoir noter les indices qui vous permettaient de bien connaître la situation. Lorsque vous commencez à douter de votre situation, c'est que vous l'avez sans doute perdue. Vous devez alors tout faire pour la reprendre en mains.

Voici certains des indices qui montrent que vous ne maîtrisez plus la situation :

- vous ressentez de la confusion ou vous avez le sentiment profond que quelque chose ne va pas comme il faut;
- vous vous rendez compte que vous ne surveillez plus les dangers;
- vous constatez des différences dans les données provenant d'au moins deux sources différentes;
- vous obtenez des données ambigües ou imprécises. Lorsque cela se produit, il faut clarifier l'ambigüité avant de poursuivre sa route;
- vous avez une fixation ou une préoccupation. Si votre pensée se fixe sur un seul élément de la situation, vous n'êtes plus en mesure d'évaluer toutes les forces qui agissent sur votre bâtiment.

Demeurer en sécurité

Voici quelques autres exigences et conseils qui vous éviteront des ennuis et vous indiqueront comment vous sortir des situations périlleuses.

Vitesse sécuritaire

Vous devez demeurer attentif et conserver une vitesse sécuritaire en tout temps pour éviter un abordage[15]. Assurez-vous d'avoir une vue claire et non obstruée dans toutes les directions.

Charges et stabilité

Vous ne devez jamais surcharger votre bâtiment en embarquant trop de passagers ou de marchandises. Cela rend le bâtiment instable et risque de le faire chavirer. Répartissez la charge de façon à maintenir l'assiette du bâtiment, placez la cargaison le plus bas possible et arrimez-la pour éviter qu'elle se déplace (voir au chapitre 8 « Stabilité du bâtiment »).

15. *Règlement sur les abordages,* Règles 5 et 6. .

Mauvaises conditions météo

Par mauvais temps :

- Allumez les feux de navigation.
- Réduisez la vitesse en fonction de l'état de la mer.
- Maintenez suffisamment de puissance pour effectuer les manœuvres.
- Faites enfiler les gilets de sauvetage par l'équipage et par les passagers. À bord des petits bâtiments, faites asseoir les passagers le plus bas possible, près de l'axe central du bateau.
- Vérifiez que toutes les portes, écoutilles et ouvertures sont fermées et solidement bloquées.
- Assurez-vous que la cargaison et les autres objets sont bien arrimés.
- Assurez-vous que tous les dispositifs de drainage conçus pour être ouverts en mer et les sabords de décharge sont ouverts et libres.
- Si possible, mettez le cap sur le port de refuge le plus près ou sur une rive dont les approches sont sûres.
- Dirigez l'étrave dans les vagues à un angle d'environ 45 degrés, si possible.
- Veillez à retirer toute l'eau de la cale.
- Laissez filer une ancre flottante sur un câble à partir de l'étrave pour garder le cap dans les vagues si le moteur flanche.
- Si vous vous inquiétez pour la sécurité de votre bâtiment ou de votre équipage, ne tardez pas à communiquer avec la station radio des STCM de la Garde côtière pour faire part de votre inquiétude. N'attendez pas qu'il soit trop tard. (Voir au chapitre 5 « Radio VHF – Émettre un appel de détresse ou un avis de situation dangereuse »)

Choc dû au froid et hypothermie

Si, dans des eaux dont la température est inférieure à 15°C, vous exploitez un bâtiment à passagers ou si vous êtes responsable d'excursions guidées, le *Règlement sur les petits bâtiments*[16] exige que vous vous munissiez d'équipement ou appliquiez des procédures qui protègent les gens contre les chocs dus au froid et à l'hypothermie, sauf si votre bâtiment est équipé d'un radeau de sauvetage. Les exploitants de bateaux de travail devraient également prévenir les risques de chocs dus au froid et à l'hypothermie en se dotant à cette fin de matériel et en adoptant des procédures, ce qui peut inclure l'obligation pour les membres d'équipage de porter des vêtements de flottaison ou d'autres dispositifs de flottaison.

16. *Règlement sur les petits bâtiments,* articles 302 et 417.

Les gens qui tombent dans l'eau froide se noient plus souvent à cause des réactions initiales du corps au changement de température (choc dû au froid et incapacité de nager) qu'à cause de l'abaissement de la température corporelle (hypothermie). Si vous comprenez bien les quatre phases de l'immersion en eau froide, vous saurez mieux comment réagir si vous ou quelqu'un d'autre tombez à l'eau.

Phase 1. Choc dû au froid (se produit dans les deux ou trois premières minutes après l'immersion) – Il débute par une grande respiration et est suivi par une respiration rapide et peu profonde et une augmentation du rythme cardiaque. Il peut causer des spasmes musculaires mineurs. La mort par noyade est courante durant cette phase parce que les victimes sont incapables de se concentrer et de maintenir leurs voies respiratoires hors de l'eau. À part l'imposition du port du gilet de sauvetage, la meilleure préparation que vous puissiez donner aux membres de votre équipage et à vos passagers consiste à leur expliquer les symptômes pour qu'ils tentent de maîtriser leur respiration en attendant que leur corps s'adapte à la température. Il ne faut pas paniquer, ni tenter de nager durant cette phase. Cette réaction corporelle va prendre fin et vous pourrez alors tenter de vous sauver.

Phase 2. Incapacité de nager (se produit après une immersion de trois à trente minutes dans l'eau) – Cette phase survient lorsque les muscles de la victime cessent de réagir normalement; par exemple, les doigts se ferment et refusent de s'ouvrir. À mesure que le temps passe, la victime, qui souvent est en bonne santé et sait bien nager, n'est plus capable d'effectuer les mouvements de natation. Le gilet de sauvetage demeure la meilleure protection, mais il peut être utile que les gens sachent avant de commencer à nager vers la rive que la natation entraîne une énorme déperdition de chaleur et que plus l'eau est froide, plus l'incapacité de nager risque de se produire. Accomplissez le plus tôt possible toutes les mesures qui nécessitent un mouvement des doigts, par exemple enfiler votre gilet de sauvetage ou ouvrir un emballage de feux pyrotechnique. Si possible, sortez une partie de votre corps hors de l'eau en grimpant sur la coque ou sur un débris flottant. Le corps perd moins de chaleur lorsqu'il est hors de l'eau.

Phase 3. Hypothermie (se produit après plus de trente minutes dans l'eau) – L'hypothermie est un abaissement de la température corporelle jusqu'à la perte de conscience et la noyade ou l'arrêt cardiaque. En attendant les secours, si vous êtes seul, restez en position fœtale pour prévenir les déperditions de chaleur; si vous êtes plusieurs, restez collés les uns aux autres. Bougez le moins possible.

Phase 4. Collapsus postérieur au sauvetage – Malheureusement, 20 pour cent des décès attribuables à une chute à l'eau surviennent dans les heures qui suivent un sauvetage. En étant conscient de ce fait, vous comprendrez qu'il faut surveiller étroitement les personnes secourues et les garder dans le plus grand calme possible.

Pour en savoir davantage sur la façon de survivre à une immersion en eaux froides, consultez le site Web www.coldwaterbootcamp.com/french ou lisez la publication de Transports Canada intitulée *La survie en eau froide* (TP 13822). Vous trouverez des renseignements sur les soins à apporter aux personnes souffrant d'hypothermie sur le site Web de Transports Canada ainsi que dans les directives concernant les personnes immergées en eau froide (Cold Injuries Guidelines) de l'État de l'Alaska (en anglais seulement).

Lignes directrices sur la navigation en eaux froides

Si vous exploitez un bâtiment à passagers ou si vous organisez des excursions guidées dans des eaux dont la température est inférieure à 15° C, vous devez vous munir d'équipement ou adopter des procédures qui protègent les personnes contre les chocs dus au froid et à l'hypothermie.

Informez les personnes à bord des symptômes du choc dû au froid et de l'incapacité de nager pour qu'elles soient préparées et prêtes à réagir après avoir ressenti les premiers effets.

L'équipement peut comprendre un engin de sauvetage Jason qui permet de ramener à bord une personne sans qu'il soit nécessaire de se pencher par-dessus bord ou de se jeter à l'eau. Le fait que la personne sauvée soit en position couchée dans cet engin réduit les risques de collapsus postérieur au sauvetage. D'autres moyens de réduire la période d'immersion d'une personne peuvent également vous aider à répondre à ce besoin.

La procédure applicable à une personne, une fois celle-ci en sécurité hors de l'eau, doit porter sur la manière de la garder au chaud et au sec. Vous pouvez considérer à enlever les vêtements mouillés, ensuite réchauffer la personne par contact corporel ou lui faire boire des liquides chauds, ou les deux. Le fait d'avoir des couvertures et un appareil pour réchauffer des liquides constituent d'autres moyens de vous aider à répondre à ce besoin.

En cas de chavirement, la difficulté est plus grande puisque tout le monde et tout l'équipement se retrouvent à l'eau. Vous pouvez emballer les couvertures pour qu'elles restent au sec ou voyager de concert avec un autre bâtiment pour avoir toujours de l'aide à proximité.

Empoisonnement au monoxyde de carbone

Le monoxyde de carbone (CO) est un danger invisible, silencieux et mortel. Ce gaz inodore et incolore est produit par la combustion incomplète des carburants fossiles. Il remplace l'oxygène que nous respirons et cause la mort en quelques minutes. Les symptômes d'empoisonnement au monoxyde de carbone comme les maux de tête, la nausée et la fatigue peuvent être confondus avec ceux du mal de mer ou de la grippe parce que vous ne pouvez pas savoir si le gaz est présent dans l'air sans un détecteur de CO.

Les risques d'empoisonnement au monoxyde de carbone sont encore plus grands chez les plongeurs parce que les effets de la présence de tout CO dans le sang sont amplifiés par la pression à laquelle ils sont soumis en plongeant.

N'oubliez pas ces symptômes et amenez toute personne qui s'en plaint à l'air libre. Installez un détecteur de CO de qualité maritime selon les directives du fabricant pour être alerté de la présence de CO à bord.

Vous devez connaître les conditions qui favorisent l'accumulation de CO et savoir comment les éviter :

- Chauffez la cabine ou faites la cuisine seulement si la pièce est bien ventilée.
- Faites particulièrement attention dans les pièces à la poupe, les rallonges de cabines et les parties couvertes par des toits de toile.
- Souvenez-vous que les moteurs tournant au ralenti dans des pièces mal ventilées génèrent des concentrations dangereuses de CO; un vent arrière peut facilement ramener le CO à bord.
- Méfiez-vous des autres bâtiments. Les fumées d'échappement d'un bâtiment à proximité peuvent transporter du CO à votre bord même si votre moteur est arrêté.

Renseignements additionnels

Pour en savoir davantage sur les lois et les règlements qui s'appliquent à **votre** bâtiment et à son exploitation, communiquez avec votre centre local de Transports Canada (voir l'annexe 2).

- *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/DORS-2010-83
- *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques* (1995)
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/DORS-95-149
- *Règlement sur la sécurité de la navigation*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/DORS-2005-134
- *Règlement sur les petits bâtiments*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/DORS-2010-91
- *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/DORS-2008-120
- *Bulletin de la sécurité des navires no 09/2002, « Systèmes d'assèchement des cales : la détection rapide peut sauver des vies »*
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/bulletins/2002/09-fra.htm
- *Bulletin de la sécurité des navires nº 04/2007, « Monoxyde de carbone, mesures de prévention et reconnaissance du danger »*
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/bulletins/2007/04-fra.htm
- *Bulletin de la sécurité des navires nº 06/2007, « Information sur les personnes à bord – comptage, enregistrement et besoins spéciaux »*
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/bulletins/2007/06-fra.htm
- *The Chilling Truth about Cold Water* (en anglais seulement)
  www.shipwrite.bc.ca/Chilling_truth.htm
- *Cold Injuries Guidelines,* State of Alaska (en anglais seulement)
  www.chems.alaska.gov/ems/documents/AKColdInj2005.pdf
- *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) chapitre 5, règle 34*
- *Educational information about carbon monoxide,* American Boat and Yacht Council (en anglais seulement)
  www.abycinc.org/standards/purpose.cfm - TH22
- *Directives pour la planification du voyage de* l'Organisation maritime internationale
  www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-navigation-securite-directives-451.htm
- *La survie en eaux froides* (TP 13822)
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/TP/TP13822/menu.htm

Chapitre 7
Informez les passagers

Séances d'information avant le départ

Avant de prendre le large, vous avez l'obligation légale de tenir des séances d'information sur la sécurité similaires aux séances d'information données après l'embarquement à bord d'un aéronef. Les directives verbales et les démonstrations fournissent aux passagers de l'information précise qui les prépare et les guide dans l'éventualité d'une urgence. Les séances doivent être données en français, en anglais ou dans les deux langues selon les besoins.

Vous devez indiquer aux passagers :

- l'emplacement des gilets de sauvetage se trouvant le plus près de leur position sur le bâtiment ainsi que celui des gilets pour les enfants;
- la façon d'endosser et d'attacher convenablement tous les types de gilets de sauvetage se trouvant à bord et, si vous avez des gilets gonflables ou hybrides, la façon de les actionner;
- qu'ils ne doivent pas endosser les gilets de sauvetage à l'intérieur des cabines ni lorsqu'ils sont sous un auvent;
- l'emplacement des radeaux de sauvetage, si vous en avez, et l'endroit où ils doivent se réunir pour y monter (postes de rassemblement);
- la manière de réduire l'effet de leurs déplacements sur la stabilité du bâtiment et celle d'éviter les accidents avec les filins et autres câbles d'amarrage.

Que la séance d'information se fasse de vive voix, par la distribution de dépliants avec pictogrammes ou par le biais d'un enregistrement ou d'une vidéo, vous devez montrer aux passagers comment endosser chaque type de gilet de sauvetage à bord.

Assurez la sécurité de vos passagers en les tenant bien informés.

Renseignements additionnels

Vous trouverez l'adresse de votre centre local de Transports Canada à l'annexe 2.

- *Règlement sur les petits bâtiments,* paragraphe 401
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/DORS-2010-91
- *Bulletin de la sécurité des navires no 06/2002, « Séance d'information sur la sécurité à l'intention des passagers »*
  www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/bulletins-2002-06-fra.htm

Chapitre 8
La stabilité de votre bâtiment

La stabilité est la capacité d'un bâtiment de résister au chavirement et de revenir à sa position initiale après avoir donné de la bande (s'incliner sur un côté sous la force des vents ou de la mer). De nombreuses forces influent sur la stabilité d'un bâtiment et chaque type de bâtiment réagit différemment à ces forces. Le propriétaire doit s'assurer que son bâtiment est en mesure d'effectuer les manœuvres prévues en toute sécurité. Vous devez donc savoir comment votre bâtiment avec son chargement réagit aux forces de la nature et ce qui influent sur sa stabilité. Par exemple, les bâtiments non pontés ou les bâtiments munis de grands puits peuvent avoir tendance à prendre l'eau ou à être envahis par le haut (lorsque l'eau pénètre dans la cale par le haut ou par-dessus le plat-bord), ce qui rend le bâtiment moins stable.

Les bâtiments construits ou transformés en bâtiments autres que des embarcations de plaisance depuis le 1er avril 2005 doivent être conformes aux exigences de stabilité énoncées à l'article 717 du *Règlement sur les petits bâtiments*. Pour obtenir des renseignements sur l'évaluation de la stabilité d'un bâtiment construit ou converti en bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance avant le 1er avril 2005, consultez le *Bulletin de la sécurité des navires no 07/2006, « Guide d'évaluation de la stabilité à l'état intact et de la flottabilité des petits bâtiments existants autres que les embarcations de plaisance »*.

Un bâtiment bien conçu et bien chargé doit résister aux forces déstabilisatrices lorsqu'il est exploité dans les limites de conception prévues (voir les figures 8-1 et 8-2).

L'ajout de poids au-dessus du centre de gravité d'un bâtiment élève ce centre de gravité et diminue la stabilité. Comme le centre de gravité est élevé, il faut moins de gîte pour faire chavirer le bâtiment, (voir les figures 8-3 et 8-4). Le retrait de poids sous le centre de gravité peut également réduire la stabilité du bâtiment.

La meilleure précaution contre le chavirement demeure un bâtiment bien configuré, bien entretenu, bien chargé et doté d'un équipage compétent. La prévention des conditions d'instabilité du bâtiment et la reconnaissance des signes précurseurs d'instabilité peuvent sauver des vies. Surveillez constamment les signes d'une perte de stabilité (consultez « Signes avant-coureurs d'instabilité »). **Avant** de procéder à une quelconque transformation, consultez un expert maritime qui déterminera l'incidence sur la stabilité de toute modification que vous comptez apporter à votre bateau.

Précautions

De tous les types d'accidents, les naufrages et les chavirements causés par une perte de stabilité sont les plus susceptibles de se traduire par des pertes de vies humaines en mer. Nombre de ces accidents peuvent être évités.

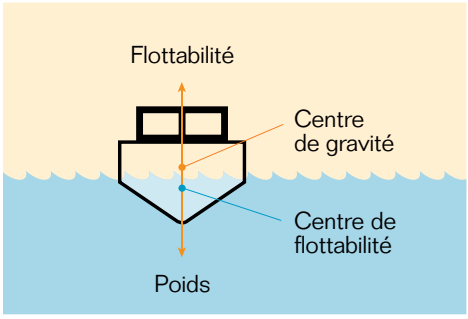
Un bâtiment bien conçu résistera aux risques de naufrage ou de chavirement par mauvais temps s'il est exploité convenablement. Gardez à l'esprit les règles suivantes :

- Soyez conscient des forces extérieures – le vent, les vagues et la profondeur de l'eau. Vérifiez toujours les prévisions météorologiques avant de partir. Évitez le gros temps.
- Ne surchargez pas votre bâtiment. Soyez informé du poids supplémentaire ajouté à votre bâtiment et du franc-bord disponible. Répartissez bien les passagers et la cargaison.
- Assurez-vous que la cargaison, les outils et l'équipement sont tous bien arrimés et qu'ils le demeurent durant le voyage. Il est beaucoup plus facile et sécuritaire de retirer des saisines bien disposées à la fin d'un voyage que d'en ajouter par gros temps, lorsque le bâtiment tangue et roule. Placez la cargaison en dessous du pont si possible.
- Les cales, ballasts d'eau et réservoirs de carburant partiellement remplis contribuent à l'instabilité. Réduisez la quantité de liquides ou de cargaison susceptible de se déplacer et la zone où ils peuvent balloter en utilisant des réservoirs plus petits et en subdivisant la cale, par exemple.
- Empêchez l'eau d'entrer à l'intérieur de votre bâtiment en gardant les hublots, les portes et les fenêtres fermés dans la mesure du possible lorsque vous faites route. L'entretien régulier des joints et dispositifs de fermeture contribuera à assurer l'étanchéité.
- Toute l'eau embarquée doit être évacuée le plus rapidement possible. Les dalots et les drains doivent répondre aux critères de conception et être maintenus en bon état de fonctionnement.
- N'effectuez pas d'opération de levage ni de remorquage à moins que la stabilité de votre bâtiment n'ait été vérifiée à cette fin.
- Adaptez le cap ou la vitesse, ou les deux, pour réduire le roulis.
- Évitez les virages serrés et ceux pris à haute vitesse.
- Toute modification apportée à votre bâtiment peut nuire à sa stabilité. Consultez un expert maritime avant de modifier votre bâtiment et faites réviser les données sur la stabilité après avoir fait les modifications.

Signes avant-coureurs d'instabilité

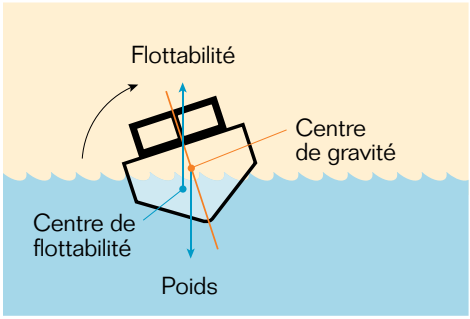
- La manœuvre du bâtiment change; par exemple, celui-ci semble réagir moins rapidement aux gouvernes, il roule davantage ou plus lentement.
- Le bâtiment gîte à bâbord ou à tribord, ou il est lourd de l'avant ou de l'arrière.
- Il y a une perte de franc-bord par rapport à la normale. Dans ce cas, vérifiez la présence d'un envahissement par l'eau ou les déplacements de cargaison.
- Un fonctionnement inhabituel des pompes de cale peut indiquer qu'un volume excessif d'eau pénètre à l'intérieur du bâtiment. Vérifiez la cale pour la présence d'eau et assurez-vous que les pompes et les alarmes du niveau des cales fonctionnent correctement.
- L'alarme de cale est lancée.

Figure 8-1 Stabilité



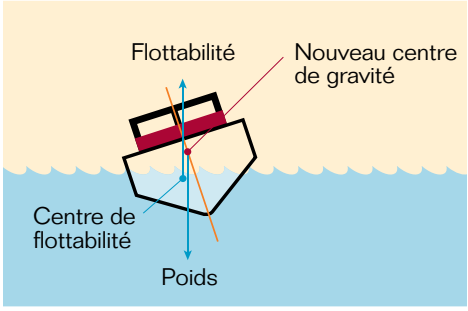
Sans gite, la force de gravité vers le bas est égale et opposée à la force de flottabilité ascendante.

Figure 8-2 Gîte



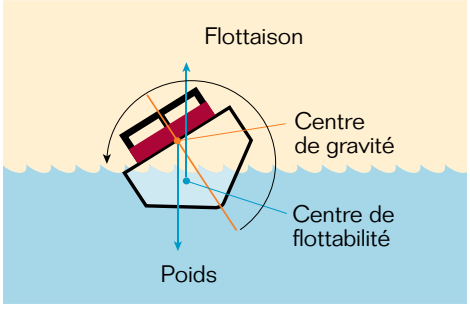
La flottabilité et la gravité redressent le bateau avec une gite.

Figure 8-3 Ajout de poids



Lorsque qu'on ajoute un poids au-dessus du centre de gravité, on réduit la capacité de redressement du navire.

Figure 8-4 Chavirement



La flottabilité et le gravité font chavirer en bateau.

Franc-bord

Le franc-bord désigne la distance entre l'eau et le pont étanche du bâtiment ou le plat-bord (partie supérieure de la coque) dans le cas des bâtiments non pontés sans dalot (voir la figure 8-5). Si la bordure du pont s'enfonce dans l'eau lorsque le bâtiment gîte, la stabilité diminue et le danger de chavirement augmente. Lorsque le plat-bord d'un bâtiment non ponté s'enfonce dans l'eau, il y a danger imminent de chavirement. Un bâtiment surchargé aura un franc-bord trop faible, et le pont ou le plat-bord pourraient être submergés si le bateau gîte, même peu.

Un franc-bord suffisant est essentiel; prenez donc soin de ne pas surcharger votre bâtiment.

Effet de carène liquide

Lorsqu'un bâtiment avec un réservoir plein gîte, le centre de gravité du réservoir ne change pas et donc, cela n'influe pas sur la stabilité. Toutefois, l'eau sur le pont, les liquides dans les cales de cargaison et dans des réservoirs partiellement remplis ainsi que les eaux de cale peuvent se déplacer avec les mouvements du bâtiment. Lorsque cela se produit, le centre de gravité se déplace également, ce qui rend le bâtiment moins stable. Cet « effet de carène liquide » réduit la stabilité et augmente le danger de chavirement (voir la figure 8-6).

Pour voir ce qu'est un effet de carène liquide à la maison, remplissez un verre d'eau et promenez-vous avec dans la cuisine. Vous ne devriez pas avoir de difficulté à le faire sans renverser d'eau. Ensuite, remplissez d'eau une tôle à biscuits et promenez-vous avec. Il est beaucoup plus difficile de ne pas en renverser. C'est parce que la surface plus grande permet à l'eau de se déplacer davantage.

Une bonne pratique opérationnelle consiste à minimiser l'effet de carène liquide en divisant les réservoirs au moyen de déflecteurs et les cales de cargaison fluide avec des cloisons étanches, et en limitant au minimum le nombre de réservoirs et de cales partiellement remplis.

Figure 8-5 Franc-bord

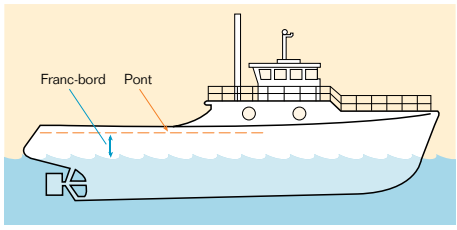
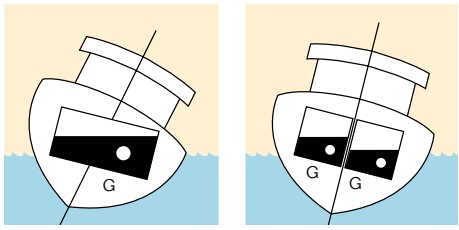


Figure 8-6 Coupe transversale de l'effet de carène liquide



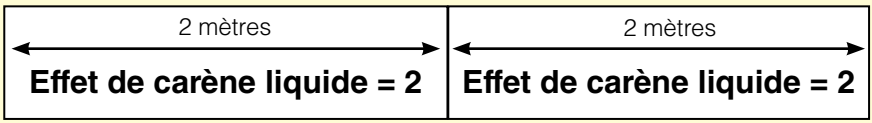
Effet de carène liquide par les chiffres

L'effet de carène liquide augmente au cube de la surface libre. Si vous divisez la surface d'un réservoir de moitié (en installant par exemple des cloisons internes étanches, chaque côté a un effet de carène liquide huit fois moindre, l'effet de carène liquide total (la somme des deux côtés) est donc divisé par quatre.

Effet de carène liquide = largeur x largeur x largeur x longueur / 12

Un réservoir de 4 m de large et de 3 m de long a un effet de carène liquide égal à 16 (4 x 4 x 4 x 3 / 12).

Si vous ajoutez une cloison étanche au milieu du réservoir, vous divisez celui-ci en deux réservoirs de 2 m de large chacun. Chaque réservoir a un effet de carène liquide égal à 2 (2 x 2 x 2 x 3 / 12), donc un effet total de 4 pour les deux réservoirs, soit le quart de celui du réservoir sans cloison.



Renseignements additionnels

Communiquez avec votre centre local de Transports Canada pour en savoir davantage sur les lois et les règlements qui s'appliquent à votre bâtiment et à **votre** cas (voir l'annexe 2).

- *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/DORS-2007-128
- *Règlement sur les petits bâtiments*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/DORS-2010-91
- *Normes de construction pour les petits bâtiments* (TP 1332)
  www.tc.gc.ca/securitenaritime/tp/tp1332/menu.htm
- *Bulletin de la sécurité des navires no 07/2006, « Guide d'évaluation de la stabilité à l'état intact et de la flottabilité des petits bâtiments existants autre que les embarcations de plaisance »*
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/Bulletins/2006/07-fra.htm
- Page Web de la Sécurité maritime de Transports Canada « Stabilité d'un bâtiment »
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/desn/stabilite-batiment/menu.htm

Chapitre 9
Évitez les abordages

IMPORTANT : Tout au long du guide, ce chapitre y compris, vous trouverez une information générale qui n'inclut pas toutes les situations possibles. Si vous exploitez un bâtiment, vous devez savoir comment divers types de bâtiments, tels les bateaux de pêche et les hydravions, se comporteront en toute situation. Vous devez aussi connaître toutes les dispositions du Règlement sur les abordages *et non uniquement celles qui s'appliquent à votre bâtiment.*

Feux de navigation

Les feux de navigation aident à éviter des abordages en rendant votre bâtiment et son cap plus visibles pour les autres bâtiments. Les bâtiments se trouvant près du vôtre prendront des décisions fondées sur l'information fournie par vos feux pour éviter un abordage. À partir de l'information fournie par les feux de navigation, vous pouvez déduire dans quelle direction vont les autres bâtiments et s'ils sont à l'ancre ou en train d'effectuer une autre manœuvre.

Les feux de navigation et leur utilisation doivent être conformes aux exigences du *Règlement sur les abordages*. Par exemple, vous devez :

- montrer les feux de navigation du coucher au lever du soleil ainsi que par visibilité réduite;
- vous assurer que votre bâtiment est équipé des feux requis pour la taille du bâtiment et l'activité que vous entreprenez;
- vérifier que les feux sont convenablement installés.

Bâtiments à propulsion mécanique

Les bâtiments à propulsion mécanique dont la longueur n'excède pas 50 mètres doivent, lorsqu'ils font route, montrer un feu de tête de mât, des feux de côté et un feu de poupe. Un deuxième feu de tête de mât, à l'arrière du premier et plus haut que celui-ci, peut aussi être montré. Dans le cas des bâtiments à propulsion mécanique de moins de 20 mètres de longueur, les feux de côté peuvent être placés devant le feu de tête de mât (figure 9-1).

Les bâtiments à propulsion mécanique de moins de 12 mètres peuvent, en plus des feux de côté, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon au lieu d'un feu de tête de mât et d'un feu de proue (figure 9-2).

Les bâtiments à propulsion mécanique de moins de 7 mètres dont la vitesse ne dépasse pas 7 nœuds peuvent montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon et des feux de côté si cela est possible, au lieu des feux exigés pour les autres bâtiments à propulsion mécanique.

Figure 9-1 Bâtiments à propulsion mécanique – Exemples

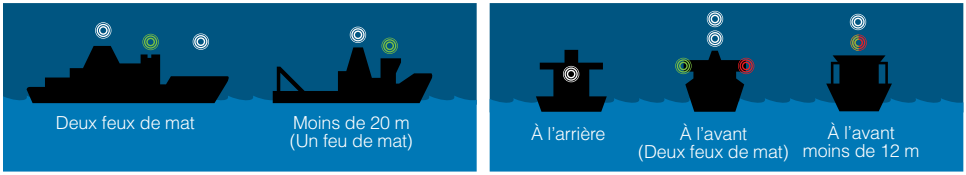
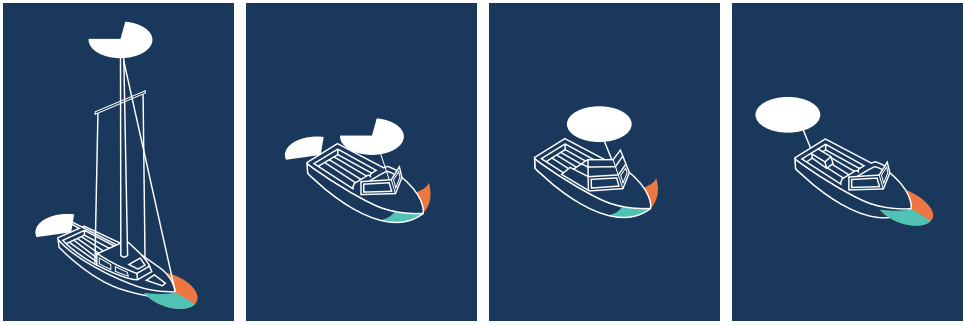


Figure 9-2 Bâtiments à propulsion mécanique de moins de 12 m



Voiliers

Un voilier est tout bâtiment marchant à la voile, même s'il possède une machine propulsive, à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée.

Un voilier faisant route est tenu de montrer des feux de côté et un feu de poupe (figure 9-3) ou, s'il fait moins de 20 mètres de longueur, un fanal combiné porté au sommet du mât ou à proximité (figure 9-4).

À titre d'option, un voilier peut montrer au haut du mât ou à proximité deux feux visibles sur tout l'horizon, sur une ligne verticale, celui du dessus étant rouge et celui du dessous, vert (figure 9-5). Ces feux sont montrés en combinaison avec les feux de côté et le feu de poupe, mais non avec le fanal combiné.

Voiliers munis d'un moteur

Un bâtiment qui fait route simultanément à la voile et au moteur est considéré comme un bâtiment à propulsion mécanique et doit montrer les feux prescrits par le *Règlement sur les abordages* pour un bâtiment à propulsion mécanique, et doit également montrer une forme conique, pointe dirigée vers le bas[17] (figure 9-6).

17. Les bâtiments de moins de 12 mètres de longueur ne sont pas tenus de montrer la forme conique dans les eaux canadiennes d'une rade (une aire de mouillage partiellement abritée), d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure.

Figure 9-3 Feux de côté et feu de poupe

Figure 9-4 Fanal combiné

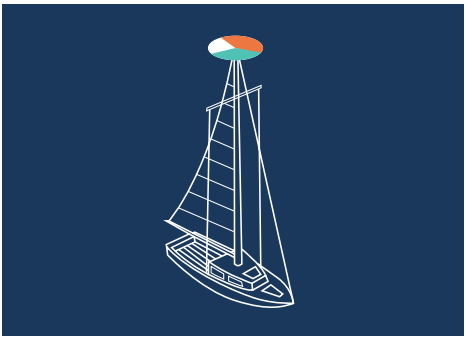
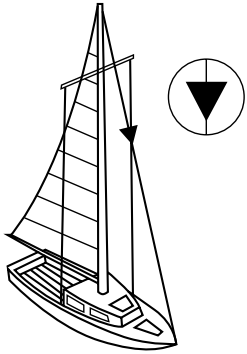


Figure 9-5 Feux superposés visibles sur tout l'horizon

Figure 9-6 Forme conique, la pointe en bas

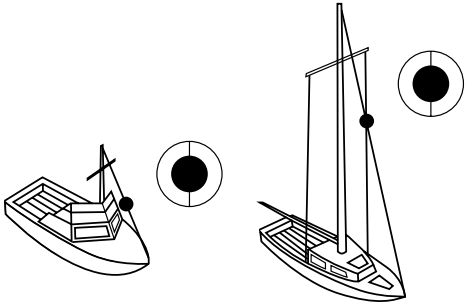


Bâtiments à l'ancre

Les bâtiments de moins de 50 mètres de longueur doivent montrer, lorsqu'ils sont à l'ancre et selon l'heure et la visibilité, un feu visible sur tout l'horizon ou un ballon de mouillage à l'endroit le plus visible (figure 9-7).

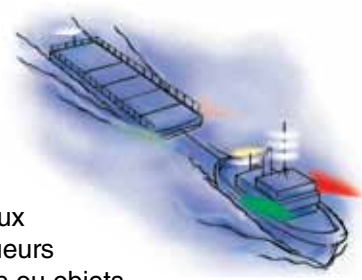
Les embarcations de moins de 7 mètres de longueur à l'ancre ne sont pas tenus de montrer des feux ni des marques de mouillage **s'ils ne se trouvent pas** dans un chenal étroit, un chenal de navigation ou un mouillage, ou à proximité, ou dans une zone où d'autres bâtiments naviguent normalement.

Figure 9-7 Ballon de mouillage



Attention aux remorqueurs et aux barges

Vous pouvez croiser des remorqueurs qui tirent des chalands ou d'autres types de bâtiments à l'aide d'un câble de remorque. Souvent, le câble de remorque déployé est tellement long qu'il se trouve sous la surface de l'eau, ce qui le rend presque invisible. Si un petit bâtiment heurte le câble de remorque submergé, il peut chavirer et se faire heurter par le chaland.



Il ne faut jamais passer entre un remorqueur et sa remorque. Pour éviter cette situation et ne pas prendre le risque de se faire accrocher par la ligne de remorquage (ou pire), il faut demeurer attentif aux marques et feux spéciaux montrés par les remorqueurs qui remorquent des chalands ou d'autres bâtiments ou objets. Habituellement, le remorqueur est plus visible que sa remorque. Les feux de navigation de la remorque ne comprennent pas de feu de tête de mât, et ils sont souvent beaucoup plus faibles que ceux du remorqueur.

Dans le cas d'un bâtiment à propulsion mécanique remorquant un chaland ou un autre bâtiment à partir de l'arrière, le remorqueur doit montrer :

- des feux de côté et un feu de poupe;
- un feu de remorquage (feu jaune doté des mêmes caractéristiques que le feu de poupe);
- deux feux de tête de mât superposés, ou trois de ces feux si la remorque (la longueur du câble plus la longueur de l'objet remorqué) dépasse 200 mètres;
- une marque biconique à l'endroit le plus visible si la remorque dépasse 200 mètres.

Un bâtiment remorqué doit montrer :

- des feux de côté et un feu de poupe;
- une marque biconique à l'endroit le plus visible, si la remorque dépasse 200 mètres;
- si le bâtiment remorqué ne peut se conformer aux feux prescrits ci-dessus, il doit montrer à l'avant et à l'arrière un feu blanc visible sur tout l'horizon.

Entretien des feux de navigation

Les feux de navigation doivent être entretenus en bon état. Il convient de vérifier en tout temps que les feux fonctionnent avant de quitter le quai. Prenez bien soin d'emporter des ampoules et des fusibles de rechange de dimension et de puissance appropriées.

Il est bon d'inclure les feux de navigation dans votre programme d'entretien régulier. La plupart des feux sont munis d'un joint en caoutchouc ou en mousse pour garantir l'étanchéité à l'humidité. La présence de condensation à l'intérieur de la lentille indique que le joint fuit. Inspectez ce joint pour vérifier s'il est bien installé, s'il est fissuré ou fendu, et remplacez-le au besoin. Pulvérisez de la silicone sur les joints, et un protecteur antirouille sur les connexions électriques afin de prolonger la durée de vie de votre appareil. Assurez-vous de nettoyer parfaitement l'ampoule, le réflecteur et la lentille au besoin.

Matériel de signalisation sonore

Le *Règlement sur les petits bâtiments* exige que vous transportiez un dispositif ou un appareil de signalisation sonore pour alerter les autres bâtiments de votre présence ou de vos intentions opérationnelles. Les signaux sonores sont nécessaires dans certaines circonstances, ce qui inclut les croisements, les traversées, les dépassements et les urgences. De plus, tous les bâtiments sont tenus d'émettre un signal sonore (décrit dans le *Règlement sur les abordages*) durant une période de forte pluie ou dans d'autres conditions de visibilité réduite.

Les bâtiments de 12 mètres de longueur et plus sont tenus de transporter un appareil de signalisation sonore qui rencontre les exigences du *Règlement sur les abordages*. L'appareil de signalisation sonore doit avoir une portée sonore d'au moins de 0,5 mille marin (1 mille marin si le bâtiment mesure plus de 20 mètres) et être en mesure d'émettre un « son prolongé » de quatre à six secondes.

Les bâtiments de moins de 12 mètres de longueur peuvent utiliser n'importe quel dispositif de signalisation sonore efficace comme un sifflet sans bille ou une corne à gaz comprimé ou électrique, capable d'émettre un signal audible à 0,5 mille marin, pendant une période de quatre à six secondes.

Réflecteurs radar

Un réflecteur radar passif peut aider un bâtiment équipé d'un radar à détecter votre bâtiment. Les bâtiments de moins de 20 mètres de longueur ou construits principalement au moyen de matériaux non métalliques doivent être équipés d'un réflecteur radar passif installé au-dessus de la superstructure, lorsque possible au moins à 4 mètres au-dessus du niveau de l'eau. Le réflecteur doit pouvoir fonctionner dans toutes les conditions météorologiques prévisibles.

L'obligation de posséder un réflecteur radar ne s'applique pas aux très petits bâtiments ni à ceux qui sont exploités uniquement :

- dans des conditions où le trafic est léger, de jour et quand la visibilité est bonne;
- dans les zones où la navigation au radar n'est pas pratiquée.

Consultez le *Bulletin de la sécurité des navires n° 07/2008, « Importance de choisir un réflecteur radar efficace à bord des petits bâtiments ou des bâtiments construits de matériaux non métalliques »* pour obtenir plus de renseignements sur le choix et l'installation de réflecteurs radar.

N'oubliez pas qu'un réflecteur radar ne sert qu'à vous faire voir par les autres. Vous devez continuer à surveiller les autres bâtiments.

Renseignements additionnels

Vous trouverez l'adresse de votre centre local de Transports Canada à l'annexe 2.

- *Règlement sur les abordages*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/C.R.C.-ch.1416
- *Règlement sur les petits bâtiments*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/DORS-2010-91
- *Normes concernant les feux de navigation, marques, appareils de signalisation sonore et réflecteurs radar (1991)* (TP 1861)
  http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/tp/tp1861/menu.htm
- *Bulletin de la sécurité des navires no 07/2008, « Importance de choisir un réflecteur radar efficace à bord des petits bâtiments ou des bâtiments construits de matériaux non métalliques »*
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/bulletins/2008/07-fra.htm

Chapitre 10
Gardez le contact

Équipement de communication

Communications bidirectionnelles

En cas d'urgence en mer, la capacité de pouvoir communiquer de façon bidirectionnelle est inestimable. Un radiotéléphone VHF non portatif[18] est obligatoire dans les cas suivants :

- pour les bâtiments pontés de plus de huit mètres de longueur;[19]
- pour les bâtiments à passagers qui s'éloignent à plus de cinq milles marins des côtes ou qui effectuent un voyage dans des eaux couvertes même partiellement par la couverture radio VHF de la Garde côtière canadienne;
- pour les remorqueurs.

Lorsque votre bâtiment à passagers fait route à l'extérieur d'une zone couverte par la VHF, vous devez posséder des moyens fiables de communication avec une personne responsable à terre.[20] Pour savoir si vous naviguez dans une zone de couverture VHF, consultez la carte indiquant les zones couvertes par les *Aides radio à la navigation maritime*.

Dans le bassin des Grands Lacs, un bâtiment qui transporte plus de six passagers doit être équipé de deux radiotéléphones VHF, dont l'un peut être portatif.

Appel sélectif numérique (ASN)

Les appareils radio ASN utilisent la technologie numérique et ils sont codés au moyen d'un numéro d'identification unique à neuf chiffres qui permet les appels privés. Ce numéro unique, qu'on appelle une « identité dans le service mobile maritime » (ISMM), ressemble beaucoup à un numéro de téléphone cellulaire. Pour plus de renseignements sur le ISMM, vous pouvez consulter la section « Information maritime » sur le site Web d'Industrie Canada, partie Spectre en direct.

L'ASN a pour avantage sa capacité de communication d'urgence. Les appels de détresse « MAYDAY » sont émis lorsqu'on appuie simplement sur la touche « URGENCE » ou « DISTRESS » de l'appareil radio. Le message « MAYDAY » inclut la position du bâtiment (lorsqu'il est relié à un récepteur GPS) ainsi que

18. Dans le cas des navires non pontés et qui ne transportent jamais plus de six passagers, un radiotéléphone VHF portatif respectant les normes du règlement est suffisant.
19. « Navire ponté » désigne un navire qui possède un pont fixe couvrant toute la coque et disposé au-dessus de la flottaison d'exploitation la plus élevée, et qui n'est pas en danger lorsque les puits ouverts ou les cabines de pilotage installés sur le pont sont inondés. .
20. Pas requis si le bâtiment transporte au plus 6 passagers sur un voyage en eaux abritées au plus 2 milles de la rive.

l'identité du bâtiment, à partir de son ISMM. Le message est répété jusqu'à ce qu'un autre poste radio ASN en accuse réception. Le poste radio ASN qui reçoit le message émet un signal sonore d'alerte, et son affichage montre les coordonnées du bâtiment en détresse et son numéro ISMM.

Qui doit se munir d'une radio VHF-ASN?

Les bâtiments pontés de plus de 8 mètres de longueur et les bâtiments qui transportent plus de six passagers et qui effectuent des voyages sur les côtes du Canada autres que des voyages en eaux abritées devront être équipés d'un dispositif radio VHF-ASN.

Licence de station de radio et indicatif d'appel

Les bâtiments qui effectuent ou planifient des voyages vers l'étranger, y compris les États-Unis, doivent demander une licence et un indicatif radio. La licence est renouvelable tous les ans moyennant paiement des frais. Les bâtiments étrangers naviguant en eaux canadiennes sont exclus des exigences de licence de la Gestion du spectre d'Industrie Canada (GSIC). Vous trouverez plus de renseignements à ce sujet au site Web Spectre en direct d'Industrie Canada.

Les équipements radio à bord des bâtiments canadiens doivent être homologués par le GSIC. Vous trouverez le numéro d'approbation au dos de votre appareil radio. Lorsque vous achetez des équipements radio, assurez-vous qu'ils ont obtenu l'approbation de GSIC. Les équipements achetés à l'étranger ne sont pas toujours approuvés.

Exigences concernant les stations de radio

Installation radio

Une installation radio VHF-ASN doit être en mesure de transmettre et de recevoir des communications en utilisant l'ASN sur la fréquence 156,525 megahertz (MHz) (canal 70), ainsi que des communications vocales sur la fréquence 156,3 MHz (canal 6), sur la fréquence 156,65 MHz (canal 13), sur la fréquence 156,8 MHz (canal 16) et sur toutes les autres fréquences assignées à la transmission d'informations sur la sécurité maritime dans le secteur où navigue le bâtiment.

Veille radio

Les bâtiments qui sont **tenus** de posséder des équipements VHF doivent commencer une veille radio sur la fréquence 156,8 MHz, au canal 16, au moins 15 minutes avant de faire route, et la maintenir jusqu'à ce qu'ils soient à nouveau à l'ancre ou au mouillage. Si vous **choisissez** d'équiper votre bâtiment de postes

radio MF et VHF, essayez de maintenir une veille sur les fréquences 2182 kHz (MF) et 156,8 MHz (VHF), au canal 16, lorsque vous êtes en mer, pour assurer que tout message de détresse, d'urgence ou de sécurité est entendu par le plus grand nombre de stations possible et que celles-ci y répondent.

Documents et tenue d'un journal

Si vous êtes tenus d'équiper votre bâtiment d'une station de radio VHF, votre équipage doit également compter un opérateur radio certifié (voir Exigences de certification radio – chapitre 4); vous devez également avoir à bord un manuel d'instruction expliquant le fonctionnement et l'entretien de l'équipement ainsi que d'autres documents mentionnés dans le *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*. Une carte décrivant les procédures de détresse radio (que vous pouvez vous procurer auprès de Transports Canada) doit être affichée près des commandes principales du bâtiment[21].

Les bâtiments équipés d'une station radio VHF obligatoire doivent tenir un journal radio des communications de détresse, d'urgence et de sécurité et un registre des réparations et de l'entretien de l'appareil radio ainsi que des tests réalisés. Cette exigence n'est pas une obligation si vous vous munissez d'un poste VHF par choix, mais il est bon que vous teniez un journal, particulièrement de toutes les communications d'urgence.

Téléphones mobiles

On recommande aux exploitants de bâtiments qui ne sont pas tenus d'être munis d'équipements radio maritimes de transporter un téléphone cellulaire, dans les secteurs où la couverture cellulaire est accessible, ou un téléphone par satellite. Dans certains secteurs, on peut accéder à une réponse d'urgence en composant directement le numéro du Centre de coordination des opérations de sauvetage, ou en composant *16, ce qui achemine l'appel par l'intermédiaire du Centre des services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne le plus proche.

N'oubliez pas que les téléphones cellulaires ou les téléphones par satellite ne remplacent pas un appareil radio maritime. Consultez à ce sujet le *Bulletin de la sécurité des navires no 04/1995*, *« Mesures de communications de sécurité pour petits bateaux »*.

Note : Si vous lancez un appel avec un téléphone mobile, celui-ci n'alerte pas les autres plaisanciers situés à proximité et, dans la plupart des cas, les sauveteurs ne peuvent retracer le signal du téléphone cellulaire jusqu'à votre position.

21. La publication *Procédures de sécurité et de détresse radiotéléphoniques* (TP 9878) de Transports Canada est offerte gratuitement et devrait être conservée à bord comme document de référence rapide.

Radiobalise de localisation de sinistres (RLS)

Une radiobalise de localisation de sinistres (RLS) est obligatoire sur un bâtiment :

- qui fait des voyages à plus de 20 milles marins de la rive avec un distance maximale entre des ports de refuges convenables sur la route de pas plus de 100 milles marins; et
- qui transporte des passagers; ou
- qui fait 8 mètres de longueur ou plus;

ou

- qui est un remorqueur:
  - d'une jauge brute de plus de 5 effectuant un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées; ou
  - de moins de vingt mètres effectuant un voyage ne dépassant pas cinquante milles marins et durant lequel le remorqueur ne s'éloigne jamais à plus de deux milles marins des côtes ou à vingt milles marins du refuge le plus près.

La RLS doit se trouver à votre portée pour que vous puissiez activer l'alerte à partir du poste de manœuvre. Elle doit être installée de telle façon que vous puissiez la prendre facilement et l'emporter avec vous sur un radeau de sauvetage. Dans le cas des remorqueurs et des bâtiments d'une jauge brute de plus de 15, il est obligatoire d'installer la RLS de façon à ce qu'elle puisse se dégager automatiquement et flotter librement.

Choix d'une RLS

Choisissez une radiobalise émettant sur 406 MHz. Les alertes lancées sur cette fréquence sont plus rapidement détectées et elles fournissent les renseignements figurant dans le registre des balises, ce qui permet de confirmer les alertes reçues et de lancer les opérations de sauvetage plus rapidement. Pour aider les équipes de sauvetage à vous retrouver en cas de besoin, examinez la possibilité d'acheter une RLS à GPS intégré qui fournira également votre position lors de l'envoi d'une alerte.

Note: Depuis le 9 février 2009, les signaux émis sur les fréquences RLS 121.5/243.0 MHz ne sont plus surveillés par satellite. Les RLS émettant uniquement sur les fréquences 121.5/243.0 MHz ne sont pas approuvées pour être utilisées au Canada.

Pour une réponse plus rapide, enregistrez votre RLS

Selon le *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, si vous avez une RLS émettant à 406 MHz, vous devez enregistrer les coordonnées des personnes à contacter en cas d'urgence dans le Registre national des balises et garder ces données à jour. Vous pouvez effectuer l'enregistrement ou la mise à jour de ces

coordonnées en ligne à l'adresse www.registrecanadiendesbalises.forces.gc.ca ou par téléphone au numéro 1-877-406-SOS1 (406-7671). L'enregistrement est gratuit. Les personnes à contacter en cas d'urgence sont celles qui seront appelées pour obtenir plus de renseignements sur votre bâtiment et sur sa position probable à la suite de la réception d'un signal de détresse. L'enregistrement des RLS n'a rien à voir avec un ISMM fourni par Industrie Canada; les deux processus sont différents.

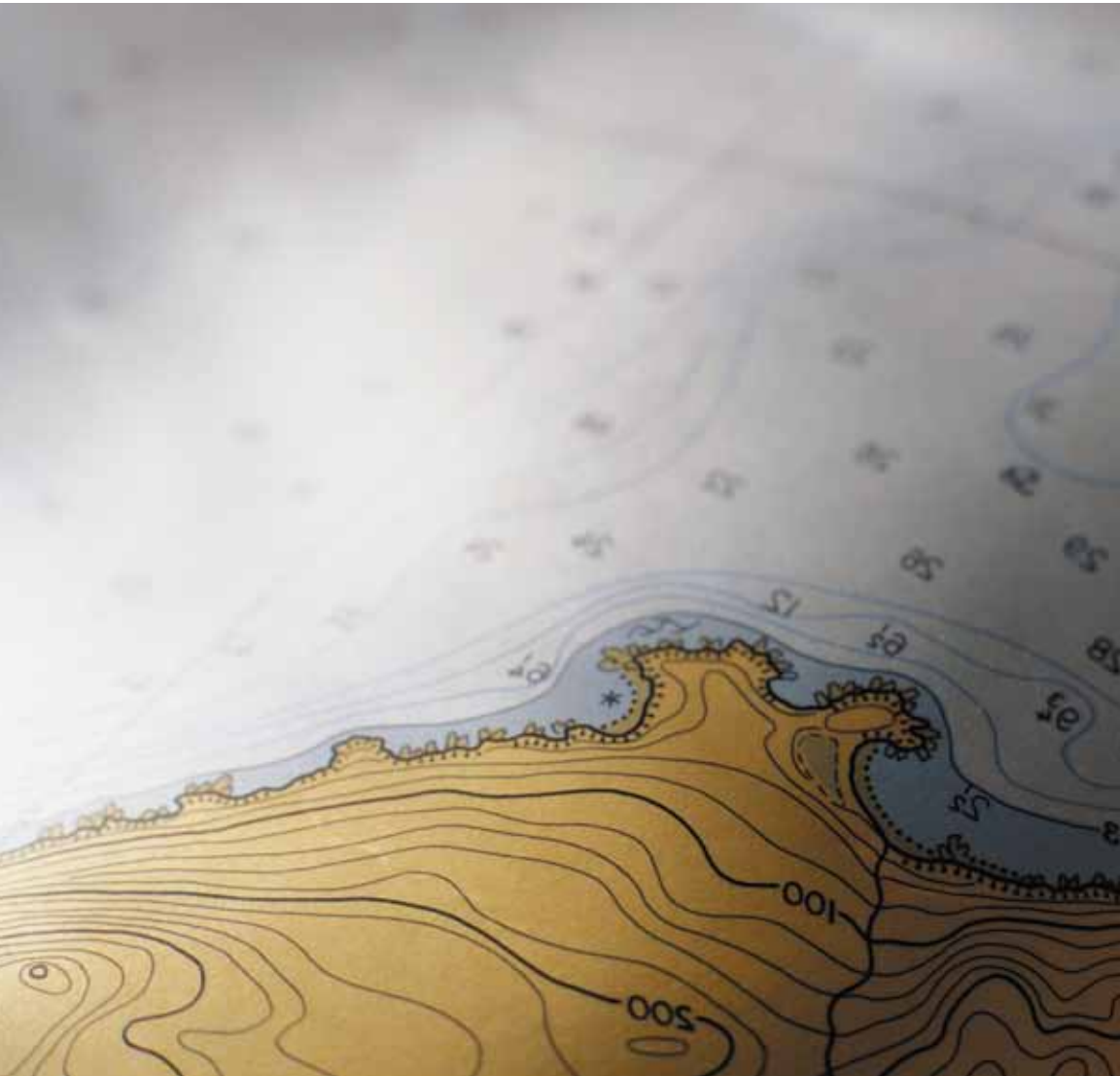
Renseignements additionnels

Communiquez avec votre centre local de Transports Canada pour en savoir davantage sur les lois et les règlements qui s'appliquent à **votre** bâtiment et à votre cas (voir l'annexe 2).

Une carte montrant la couverture VHF se trouve dans la publication intitulée *Aides radio à la navigation maritime*, que l'on peut consulter à l'adresse suivante : www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/SCTM_Aides_radio.

- *Règlement sur le personnel maritime*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/DORS-2007-115
- *Règlement sur les droits d'inspection des installations radio de navire*
  www.laws-lois.gc.ca/fr/C.R.C.-ch.1472/
- *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/DORS-2000-260
- *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/DORS-2000-265
- *Règlement sur les pratiques et les règles de radiophonie en VHF*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/DORS-81-364
- *Procédures de sécurité et de détresse radiotéléphoniques* (TP 9878)
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/tp/tp9878/menu.htm
- *Bulletin de la sécurité des navires nº 04/1995, « Mesures de communications de sécurité pour petits bateaux »*
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/bulletins/1995/04-fra.htm
- Site Web Spectre en direct d'Industrie Canada
  www.ic.gc.ca/eic/site/sd-sd.nsf/fra/accueil

Chapitre 11
Sachez où vous êtes



Équipement de navigation

Tous les bâtiments doivent être munis des équipements de navigation exigés par la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et ses règlements (voir au chapitre 5 le tableau 5-1, Équipement de sécurité exigé). Tous les équipements à bord, qu'ils soient obligatoires ou non, doivent être en bon état de fonctionnement, être bien installés et bien situés.

Vous devez pouvoir faire fonctionner votre équipement dans toutes les situations susceptibles de se produire (vibrations, humidité et changements de température, par exemple). Vous devez aussi avoir à bord les manuels d'utilisation et d'entretien, des pièces de rechange, des fusibles et des lampes pour tout l'équipement de navigation qui se trouve à bord de votre bâtiment.

Cartes marines et autres publications

Le *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995)* exige que vous ayez à bord la dernière édition des cartes, documents et publications couvrant la zone dans laquelle navigue votre bâtiment, à moins que la personne responsable de la navigation connaisse suffisamment les routes de navigation, les feux de navigation, les bouées et les repères, les dangers pour la navigation, ainsi que les conditions de navigation prédominantes et les caractéristiques météorologiques, ce qui permettra de garantir la sécurité de la navigation.

Si vous êtes tenu d'utiliser des cartes marines, vous devez également avoir à bord les outils nécessaires pour déterminer la position du bâtiment et au moins une paire de jumelles. Gardez vos cartes à jour en vous abonnant aux *Avis aux navigateurs* (www.notmar.gc.ca/). Si vous avez besoin de conseils sur la lecture et la mise à jour des cartes nautiques, consultez le site Web www.chs-shc.gc.ca/about-apropos/index-fra.asp.

Les cartes marines et les publications nautiques canadiennes sont disponibles auprès de plus de 700 distributeurs de cartes du Service hydrographique du Canada (SHC). Pour consulter une liste de distributeurs autorisés de cartes du SHC, visitez le site www.charts.gc.ca ou envoyez un courrier électronique à l'adresse *chsinfo@dfo-mpo.gc.ca*.

Les bouées

La bouée est un guide indispensable qui permet une navigation sûre. Certains des modèles de bouée les plus courants sont décrits et expliqués ci-après.

Les bouées latérales

Elles indiquent le bord d'un chenal ainsi que la direction.

Figure 11-1 Bouées latérales

BÂBORD (cylindrique verte)

Gardez cette bouée sur bâbord (à gauche) lorsque vous faites route vers l'amont.

BIFURCATION (bandes rouge et verte)

Vous pouvez passer cette bouée de n'importe quel côté lorsque vous faites route vers l'amont, mais le chenal principal ou préféré est indiqué par la couleur de la bande supérieure.

BÂBORD (pilier vert)

Laissez cette bouée sur bâbord (à gauche) lorsque vous faites route vers l'amont.

BÂBORD (espar vert)

Laissez cette bouée sur bâbord (à gauche) lorsque vous faites route vers l'amont.

TRIBORD (espar rouge)

Laissez cette bouée sur tribord (à droite) lorsque vous faites route vers l'amont.

TRIBORD (conique rouge)

Laissez cette bouée sur tribord (à droite) lorsque vous faites route vers l'amont.

TRIBORD (pilier rouge)

Laissez cette bouée sur tribord (à droite) lorsque vous faites route vers l'amont.

Figure 11-2 Bouée de mi-chenal

Bouée de mi-chenal

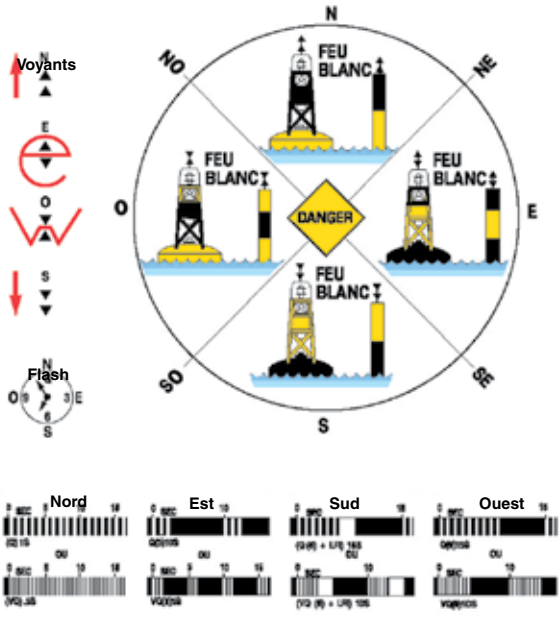
Une bouée de mi-chenal indique les zones navigables. Elle sert à baliser les atterrages, l'entrée ou le centre des chenaux. Quand elle indique le centre du chenal de navigation, elle doit être laissée sur bâbord (à gauche), sinon on peut la passer des deux cotés.

Figure 11-3 Bouée de danger isolé

Danger isolé

Une bouée de danger isolé est amarrée à un danger isolé entouré d'eaux navigables, ou placée au-dessus du danger. Elle peut servir à indiquer des dangers naturels comme les petits hauts fonds ou des obstacles, tel que les épaves. Consultez la carte pour obtenir des précisions sur le danger, comme ses dimensions ou sa profondeur.

Figure 11-4 Bouées cardinales



Bouées cardinales

Une bouée cardinale indique que les eaux les plus sécuritaires se trouvent dans la direction indiquée (par exemple, une bouée cardinale nord indique que les eaux les plus sécuritaires se situent au nord).

DESCRIPTION

Jaune et noire

Feu blanc – caractères clignotant indiqués ci-dessous (lorsque la bouée est équipée)

Deux voyants coniques indiquent la direction

Voyant conique noir pointant vers les parties noires de la bouée

Lettres – pas de chiffres

Matériel rétro réfléchissant blanc

Transports Canada reconnaît avoir utilisé une partie du matériel reprographique du Service hydrographique du Canada et lui exprime ses remerciements.

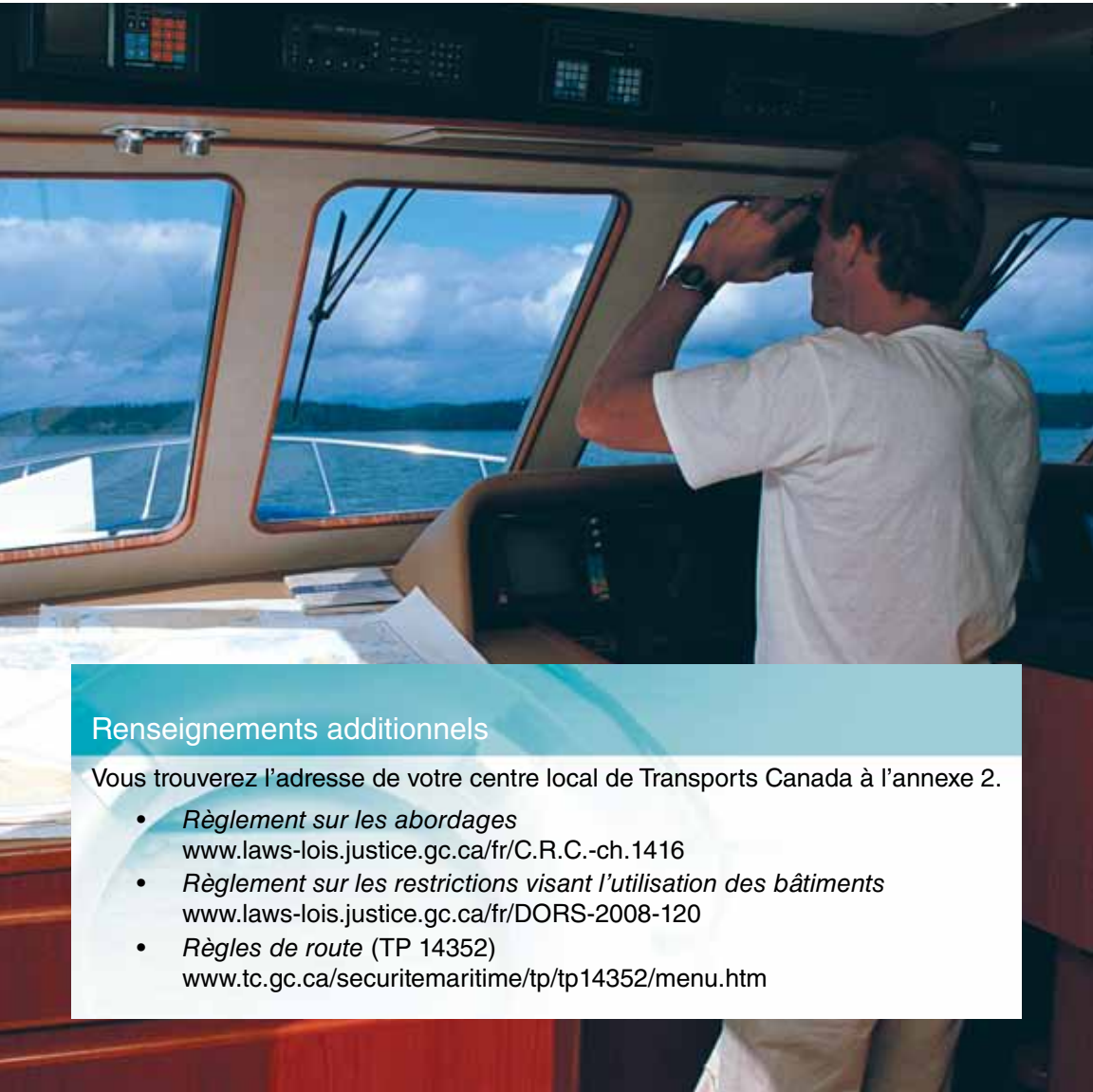
Apportez-les avec vous : Vous pouvez commander gratuitement, à partir du site Web de Transports Canada des fiches de référence à revêtement hydrofuge qui donnent des explications sur les bouées latérales, les balises de jour ordinaires, les bouées cardinales et les bouées spéciales. Dans la page http://magasiner.tc.gc.ca/, recherchez TP 14541 – *Bouées latérales et balises de jour ordinaires* et TP 14542 – *Bouées cardinales et bouées spéciales*.

Renseignements additionnels

Vous trouverez l'adresse de votre centre local de Transports Canada à l'annexe 2.

- *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995)*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/DORS-95-149
- *Règlement sur la sécurité de la navigation*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/DORS-2005-134
- *Règlement sur les petits bâtiments*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/DORS-2010-91
- *Bouées cardinales et bouées spéciales* (TP 14542)
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/tp/tp14542/menu.htm
- *Bouées latérales et balises de jour ordinaires* (TP 14541)
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/tp/tp14541/menu.htm

Chapitre 12
Obéissez aux règles de route



Renseignements additionnels

Vous trouverez l'adresse de votre centre local de Transports Canada à l'annexe 2.

- *Règlement sur les abordages*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/C.R.C.-ch.1416
- *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/DORS-2008-120
- *Règles de route* (TP 14352)
  www.tc.gc.ca/securitemaritime/tp/tp14352/menu.htm

Le *Règlement sur les abordages* régit les normes et façons de faire en matière de trafic afin de réduire la probabilité d'abordage en mer. Ces dispositions réglementaires constituent les « règles de route ». Elles définissent les responsabilités relatives des bâtiments faisant route et déterminent qui a le droit de priorité lorsque deux bâtiments font des routes directement opposées, se croisent ou se rattrapent, et quand la visibilité est restreinte.

Le *Règlement sur les abordages* s'applique à tous les bâtiments, depuis les petites embarcations jusqu'aux grands navires de charge, sur toutes les eaux navigables du Canada, et il est conforme à la plupart des exigences internationales, à quelques exceptions près.

Ce guide couvre les règles de navigation générales par bonne visibilité que tous les exploitants de petits bâtiments doivent connaître et mémoriser.[22] Pour savoir ce que vous devez faire dans d'autres situations, telles que lorsque vous ne pouvez pas voir les autres bâtiments à cause de la pluie ou du brouillard, reportez-vous directement à l'annexe 1 de la partie B du *Règlement sur les abordages*.

Veille constante

Les exploitants doivent assurer en permanence une veille visuelle et auditive dans toutes les directions. Vous devez utiliser tous les moyens disponibles, y compris le radar et la radio (si le bâtiment en est équipé), pour déterminer s'il y a risque d'abordage avec un autre bâtiment.

Navigation

Vitesse sécuritaire

Vous devez toujours naviguer en maintenant une vitesse sécuritaire de façon à pouvoir prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour arrêter votre bâtiment sur une distance adaptée aux circonstances et aux conditions existantes.

22. IMPORTANT: Les renseignements fournis ici ne sont qu'un aperçu de quelques-unes des règles de route. Le propriétaire ou l'exploitant d'un bâtiment doit connaître l'ensemble des exigences du *Règlement sur les abordages* qui s'appliquent à leur bâtiment. .

Dans les eaux canadiennes d'une rade (aire de mouillage partiellement abritée), d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie de navigation intérieure, tout bâtiment qui dépasse un autre bâtiment ou un ouvrage, y compris une drague, un train de remorque, un bâtiment échoué ou une épave, doit passer prudemment à une vitesse qui n'aura pas d'effets néfastes sur le bâtiment ou l'ouvrage dépassé, et il doit respecter les directives ou instructions applicables contenues dans tout *Avis aux navigateurs* ou *Avis à la navigation*.

Une limite générale de vitesse établie à 10 km/h à moins de 30 mètres du rivage s'applique[23] à tous les bâtiments à propulsion mécanique naviguant sur :

- les eaux de l'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta;
- les lacs et cours d'eau de la Nouvelle-Écosse et de la Colombie-Britannique;
- le lac Bras d'Or en Nouvelle-Écosse, à l'intérieur d'une ligne tracée entre le cap de Coffin Head et le cap Red Head dans le chenal Great Bras d'Or et à l'extrémité intérieure du canal St. Peters;
- le lac Nitinat et la rivière Nitinat, en amont de la barre Nitinat, en Colombie-Britannique;

à moins que le cours d'eau ait moins de cent mètres de largeur ou que le bâtiment ne navigue dans des canaux ou des chenaux balisés, ou qu'une autre limite de vitesse ne soit imposée.

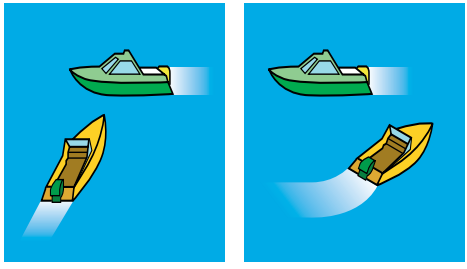
Bâtiments à propulsion mécanique

Un bâtiment à propulsion mécanique désigne tout bâtiment mû par un moteur.

Croisement à vue

Lorsqu'un bâtiment à propulsion mécanique s'approche sur bâbord de votre bâtiment à propulsion mécanique, et qu'il y a risque d'abordage, vous êtes le bâtiment « privilégié ». Maintenez votre cap et votre vitesse sauf si vous constatez que le bâtiment non privilégié ne manœuvre pas comme il doit. L'autre bâtiment est tenu de s'écarter de votre route (voir figure 12-1).

Figure 12-1 Situation de croisement

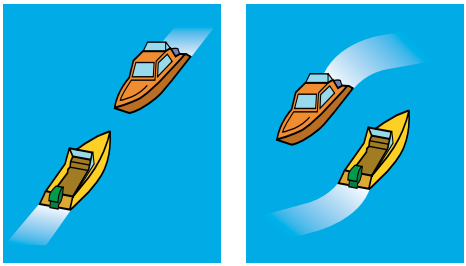


Lorsqu'un bâtiment à propulsion mécanique s'approche sur tribord de votre bâtiment à propulsion mécanique et qu'il y a risque d'abordage, vous êtes le bâtiment non privilégié. Vous devez vous écarter de sa route et éviter de traverser sur l'avant de l'autre bâtiment. Celui-ci est le bâtiment « privilégié ». Il a le droit de passage et il doit maintenir son cap et sa vitesse.

23. *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments.*

Bâtiments qui se croisent en faisant une route directement opposée à vue

Figure 12-2 Routes directement opposées

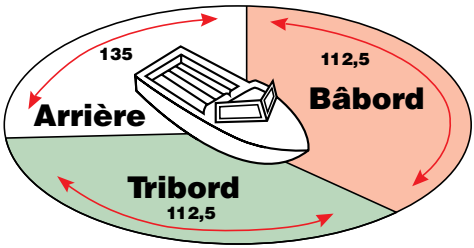


Lorsqu'un bâtiment à propulsion mécanique s'approche de votre bâtiment à propulsion mécanique en faisant une route directement ou presque opposée, de sorte qu'il y a risque d'abordage, vous devez orienter votre cap vers tribord, afin que l'autre bâtiment puisse passer sur votre bâbord. L'autre bâtiment doit effectuer la même manœuvre, de manière à vous laisser sur son bâbord (voir figure 12-2).

Bâtiment qui dépasse ou rattrape un autre bâtiment

Lorsque vous vous approchez d'un autre bâtiment pour le dépasser, vous devez vous écarter de sa route. Un bâtiment est considéré comme en rattrapant un autre lorsqu'il s'approche venant du secteur de l'arrière. (voir figure 12-3)

Figure 12-3 Secteurs d'un bâtiment



Bâtiment non privilégié

Les bâtiments à propulsion mécanique doivent s'écarter de la route des bâtiments à voile, des bâtiments en train de pêcher et des bâtiments qui ne peuvent pas manœuvrer, ainsi que des bateaux à rames et autres embarcations dont la capacité de manœuvrer est restreinte. Vous êtes tenus de manœuvrer promptement pour vous écarter de la route de ces bâtiments, sauf s'ils vous doublent.

Les bâtiments de moins de vingt mètres et les bateaux de pêche ne doivent pas se mettre sur la route des plus grands bâtiments dans un chenal étroit.

Lorsque vous changez de cap ou de vitesse pour vous écarter d'un autre bâtiment, manifestez clairement au bâtiment privilégié que vous faites la manœuvre appropriée.

Si vous n'êtes pas certain du cap que va prendre un autre bâtiment, donnez cinq brefs coups de sifflet. Si l'autre bâtiment n'indique pas clairement qu'il change de cap, modifiez votre cap pour vous écarter de sa route.

Apportez-les avec vous : Vous pouvez commander gratuitement, à partir du site Web de Transports Canada, une fiche de référence imperméable où sont expliquées les règles de route de base. Dans la page *magasiner.tc.gc.ca*, recherchez *Règles de route* (TP 14352).

Chapitre 13
Promotion de la sécurité au travail

Il est du devoir du propriétaire de s'assurer que le travail à bord s'effectue sans danger pour la santé ou la sécurité des membres de l'équipage.

Le *Règlement sur les mesures de sécurité au travail* impose des normes de prévention des maladies et des blessures s'appliquant à tous les petits bâtiments commerciaux. Ces normes s'inspirent du bon sens et visent notamment à garantir que les membres de l'équipage :

- reçoivent une formation suffisante sur les dangers inhérents à leur travail;
- soient informés des risques courants ainsi que des façons d'éviter les accidents et les blessures;
- portent des vêtements de protection et utilisent l'équipement en cas de risque de blessure;
- fassent l'objet d'une supervision appropriée;
- ne soient pas autorisés à travailler lorsqu'ils ne sont pas en bonne condition physique;
- utilisent les outils et autres articles seulement pour l'usage auquel ils sont destinés;
- respectent les procédures établies pour effectuer des activités potentiellement dangereuses, comme faire le plein.

Le propriétaire doit également veiller à ce que :

- seules des personnes compétentes et qualifiées effectuent des installations et des réparations;
- les équipements et machines utilisés soient sécuritaires;
- des garde-fous soient en place autour des pièces mobiles et que des dispositifs de protection empêchent les personnes d'entrer en contact avec les objets chauds;
- toute condition dangereuse soit corrigée et rendue sécuritaire.

Le *Règlement sur le personnel maritime* traite également de la sécurité en milieu de travail. Entre autres choses, vous devez vous assurer que les nouveaux membres d'équipage sont formés et qu'ils sont mis au courant des dangers **avant** d'entreprendre leur premier voyage.

Pour les bâtiments qui opèrent sous juridiction fédérale, le *Code canadien du travail* et le *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (navires)* s'appliquent aussi. Les bâtiments sous juridiction fédérale incluent les bâtiments opérés par une corporation créée pour exécuter une mission pour le gouvernement du Canada, les bâtiments effectuant du commerce interprovincial et les bâtiments opérant dans le cadre d'une entreprise fédérale, à l'exception d'une entreprise locale ou privée située au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest ou au Nunavut

Les lois de la province ou du territoire portant sur la sécurité en milieu de travail peuvent également s'appliquer à votre exploitation. Dans certaines provinces, la Commission de santé et sécurité au travail a compétence dans le secteur maritime.

Renseignements additionnels

Communiquez avec votre centre local de Transports Canada pour en savoir davantage sur les lois et les règlements qui s'appliquent à **votre** bâtiment et à votre cas (voir l'annexe 2).

- *Règlement sur le personnel maritime*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/DORS-2007-115
- *Règlement sur les mesures de sécurité au travail*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/C.R.C.-ch.1467
- *Code canadien du travail,*
  Règlement sur la sécurité et la santé au travail (navires)
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/DORS-87-183

Chapitre 14
Évitez les surprises

Une panne en mer est une mauvaise surprise. Si vous n'y êtes pas préparé, la visite d'un inspecteur venu s'assurer que **votre** bâtiment respecte les exigences réglementaires pourrait également vous surprendre.

Vous pouvez prévenir les situations dangereuses, tout comme vous pouvez éviter les pannes coûteuses et les sanctions :

- en conservant votre bâtiment en très bon état de marche;
- en veillant à ce qu'il soit toujours conforme à la loi.

Faites preuve d'organisation

Rédigez un manuel de formation et d'exploitation

Nous vous suggérons de créer votre propre outil de référence pour prévenir les oublis concernant l'entretien et vous assurer que vous respectez toutes vos obligations juridiques.

Comment faire? Il vous suffit de télécharger les modèles disponibles sur le site Web de Transports Canada, ou de téléphoner au numéro sans frais 1 800 O-Canada pour en demander des exemplaires. Vous trouverez des exemples de politiques, de procédures et formulaires de dossiers personnel, des listes de vérification pour l'évaluation de la conformité et des calendriers d'inspection que vous pouvez adapter à votre exploitation. Par exemple, vous pouvez changer le modèle de calendrier d'entretien en y ajoutant les recommandations d'entretien périodique des fabricants des divers éléments de votre bâtiment pour en faire un plan d'entretien **personnalisé**.

Votre manuel complet de formation et d'exploitation doit contenir :

- votre plan d'entretien;
- les procédures et politiques écrites que vous êtes tenu d'appliquer en vertu de la loi;
- un dossier des activités de formation et des exercices.

Vérification de conformité

Le propriétaire et l'exploitant sont tenus de s'acquitter des responsabilités que leur impose la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et ses règlements connexes. Les principales responsabilités sont résumées à l'annexe 1.

Pour vous aider et pour protéger le public, Transports Canada a instauré un programme pour promouvoir la sécurité des petits bâtiments commerciaux. En plus d'inclure des activités d'éducation et de sensibilisation, dont la production du présent guide fait partie, le programme permet de réviser et de modifier les exigences en matière de sécurité, et de contrôler les bâtiments pour confirmer que les propriétaires et les exploitants s'acquittent de leurs responsabilités en conformité avec les normes.

Les inspecteurs de Transports Canada et leurs partenaires d'application de la loi peuvent se présenter n'importe quand pour vérifier :

- l'état d'un bâtiment et sa conformité avec les exigences de construction;
- la présence à bord de tous les équipements requis, de leur état et de leur accessibilité;
- la formation et la compétence des membres de l'équipage.

La durée d'une telle vérification varie selon les risques inhérents à votre exploitation et aux observations faites sur place. Vous pouvez réduire la durée d'une vérification si vous remettez à l'inspecteur votre manuel de formation et d'exploitation à jour et prouvez que vous vous acquittez de vos obligations.

Si vous contrevenez aux normes, vous pouvez recevoir une amende ou une citation à comparaître devant les tribunaux. Si votre bâtiment est déclaré dangereux, il sera détenu tant qu'il n'aura pas été rendu sécuritaire. Vous trouverez la liste des infractions pour lesquelles des sanctions sont imposées et le montant des sanctions prévues dans le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires*. La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* indique aussi les infractions et peines encourues sur déclaration de culpabilité devant un tribunal.

Outils pour l'évaluation de la conformité

Contactez le centre de Transports Canada le plus proche pour obtenir une trousse d'évaluation de la conformité. Cette trousse vous aidera à devenir plus familier avec les lois et règlements applicables à votre exploitation et vous guidera pour effectuer régulièrement des évaluations de votre bâtiment, son équipement et des autres exigences de sécurité à l'aide d'une liste de vérification comme celle fournie à l'annexe 5. Conservez, avec votre manuel de formation et d'exploitation, les listes de vérification remplies pour prouver que vous avez vos responsabilités à cœur.

Montrez que la sécurité est une priorité pour vous. Complétez et transmettez la déclaration incluse dans la trousse à votre centre de Transports Canada. La première fois, on vous retournera une vignette attestant que vous participez au programme pour promouvoir la sécurité des petits bâtiments commerciaux de la Sécurité maritime de Transports Canada; chaque année par la suite, aprés avoir soumis une déclaration, vous recevrez un auto-collant indiquant que vous avez procédé à une évaluation.

Entretien périodique

Un programme d'entretien périodique conservera votre bâtiment en très bon état, le gardera sécuritaire et vous permettra de réaliser des économies. Il aidera également à protéger l'environnement, à prolonger la vie utile de votre bâtiment et à augmenter sa valeur de revente.

Un programme d'entretien de routine et des vérifications fréquentes des niveaux de fluide et des pièces qui s'usent vite, du moteur, de la coque, du système électrique et des accessoires contribuera à assurer le meilleur rendement de votre bâtiment. Il est possible que vous deviez procéder malgré tout à des réparations d'urgence, mais celles-ci devraient être minimes. Tout dispositif ou équipement défectueux doit être remplacé, réparé, ou retiré du service immédiatement. Une intervention immédiate permet d'éviter une réparation importante et contribue ainsi à assurer la sécurité des passagers et de l'équipage de votre bâtiment.

Il est bon de tenir un journal des réparations et du remplacement des pièces. Inscrivez-y les numéros de pièce des filtres, des courroies et des autres articles souvent remplacés. Cela vous aidera à assurer le suivi des équipements qui doivent être entretenus régulièrement et des pièces qu'il convient de remplacer fréquemment. Par exemple, en notant l'intervalle de temps entre les remplacements des anodes de zinc, vous aurez une idée de la fréquence à laquelle celles-ci doivent être remplacées, facteur essentiellement lié au temps et non aux heures de fonctionnement du moteur, ce qui permettra d'établir un calendrier régulier des futurs remplacements.

Les intervalles d'entretien doivent être déterminés en fonction du nombre d'heures de service ou du nombre de mois, la première de ces échéances étant retenue. Suivez le programme d'entretien recommandé par le fabricant. Tous les moteurs doivent être inspectés ou entretenus selon des intervalles précisés par leur fabricant selon le nombre d'heures d'opération. Prenez le temps de lire le manuel d'entretien de votre moteur et servez-vous du calendrier type d'entretien à l'annexe 4 comme modèle pour préparer votre propre programme d'entretien.

Renseignements additionnels

Vous trouverez l'adresse de votre centre local de Transports Canada à l'annexe 2.

Des modèles de fonctionnement et des manuels de formation sont offerts en ligne au www.tc.gc.ca/securitemaritime/desn/petits-batiments/procedures.htm

- *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires* www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/DORS-2008-97
- Programme de conformité des petits bâtiments www.www.tc.gc.ca/securitemaritime/desn/petits-batiments/pcipb.htm

Chapitre 15
Signalez les accidents et les cas de pollution

Signalez tous les accidents

Vous devez signaler tous les accidents et les incidents maritimes et les déclarer le plus tôt possible.

Un **accident** maritime à déclarer survient :

(a) lorsqu'une personne subit une grave blessure ou décède :

  i. parce qu'elle se trouvait à bord du bâtiment ou qu'elle est tombée par-dessus bord;

  ii. parce qu'elle est entrée en contact avec un élément du bâtiment ou de son contenu;

(b) lorsque le bâtiment :

  i. sombre, fait naufrage ou chavire;

  ii. subit une collision;

  iii. subit un incendie ou une explosion;

  iv. s'échoue;

  v. subit des avaries qui compromettent sa navigabilité ou le rendent inutilisable aux fins prévues;

  vi. est porté disparu ou abandonné.

Un **incident** maritime à déclarer survient :

(a) lorsqu'une personne tombe par-dessus bord;

(b) lorsqu'un bâtiment d'une jauge brute de 100 ou plus touche le fond de façon non intentionnelle sans s'échouer;

(c) lorsqu'un bâtiment accroche un câble ou un tuyau électrique ou un pipeline sous-marin;

(d) lorsqu'un bâtiment coure un risque d'abordage (accidents évités de justesse);

(e) lorsqu'un bâtiment subit une panne totale des machines;

(f) lorsque la cargaison se déplace ou que des marchandises tombent par-dessus bord;

(g) lorsqu'un bâtiment s'échoue intentionnellement pour éviter un accident;

(h) lorsqu'un membre d'équipage dont les fonctions sont directement liées à l'exploitation sécuritaire du bâtiment n'est pas en mesure d'exécuter ses fonctions en raison d'une maladie ou d'une blessure, ce qui représente un risque pour la sécurité des personnes et des biens ou pour la protection de l'environnement;

(i) lorsque des marchandises dangereuses sont libérées à bord ou sont déversées du bâtiment.

Lorsqu'un accident ou un incident maritime à déclarer survient, le propriétaire, l'exploitant, l'affréteur, le pilote ou tout membre d'équipage d'un bâtiment commercial doit communiquer sans délai, par radio ou par téléphone, le plus de renseignements possible parmi ceux énumérés ci-dessous à un centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM). Vous devez également présenter un rapport au Bureau de la sécurité des transports (BST) en utilisant les moyens les plus rapides.

Votre rapport doit indiquer les éléments suivants :

(a) le nom ou le numéro d'identification, la nationalité et le type du bâtiment;

(b) le nom du propriétaire, de l'exploitant, de l'affréteur et des agents du bâtiment;

(c) le nom et les titres de compétence du capitaine du bâtiment;

(d) la date et l'heure de l'accident ou de l'incident;

(e) les conditions météorologiques et l'état de la mer au moment de l'accident ou de l'incident;

(f) une description des aides à la navigation à bord du bâtiment;

(g) le dernier point de départ et le point de destination prévu du bâtiment, ainsi que la date et l'heure de départ;

(h) si le bâtiment n'est pas porté disparu,

  i. l'endroit de l'accident ou de l'incident par rapport à un point géographique facilement repérable ou selon ses coordonnées de latitude et de longitude;

  ii. le nombre de membres d'équipage, de passagers et d'autres personnes qui sont décédés ou ont subi une blessure grave;

  iii. une description de l'accident ou de l'incident, de l'étendue des avaries causées au bâtiment et des dommages causés à l'environnement et à d'autres biens;

  iv. une description des marchandises dangereuses qui se trouvent à bord du navire ou qui s'en sont échappées;

(i) si le bâtiment est porté disparu,

i. la dernière position connue du navire par rapport à un point géographique facilement repérable ou selon ses coordonnées de latitude et de longitude, ainsi que la date et l'heure de cette position;

ii. le nombre de membres d'équipage et de passagers à bord du bâtiment;

iii. une description des marchandises dangereuses à bord du bâtiment;

iv. les mesures prises pour localiser le bâtiment;

(j) les spécifications techniques du bâtiment, telles que le jaugeage, la longueur et le type de propulsion;

(k) une description de la cargaison du bâtiment;

(l) le nom et l'adresse de l'auteur du rapport et, s'il y a lieu, le nom ou le numéro d'identification du bâtiment d'où le rapport est fait.

Vous devez également présenter un *Rapport d'événement maritime*/*événement dangereux* (BST 1808/06-94) concernant l'accident ou l'incident directement au Bureau de la sécurité des transports dans les 30 jours suivant l'événement, à l'adresse ci-dessous. Le rapport doit indiquer la cause probable de l'événement.

Ce rapport au BST peut également être présenté à un centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM).

Bureau de la sécurité des transports du Canada
200, promenade du Portage, 4e étage, Place du Centre
Gatineau QC K1A 1K8
Tél. : 613-720-5540 (24 heures)
Téléc. : 819-953-1583
Courrier électronique : Marine.investigations@bst-tsb.gc.ca

Remarque à l'intention des propriétaires et des exploitants : Des sanctions pourraient être appliquées si vous omettez de signaler un événement maritime. La sanction relative à l'omission de présenter un rapport ou à la falsification d'un rapport est une amende maximale de 2 000 dollars, une peine d'emprisonnement d'un maximum de deux ans ou les deux.

Enquête sur les accidents

Le Bureau de la sécurité des transports est un organisme indépendant. Il mène des enquêtes à la suite d'accidents et d'incidents maritimes donnés et communique les risques aux responsables du système de transport. Le BST ne détermine ni la faute ni la responsabilité civile ou criminelle, mais il met en évidence les causes et facteurs de l'incident ou de l'accident et communique à la population ses résultats, dans le but d'améliorer la sécurité du transport.

Transports Canada peut également enquêter sur des événements maritimes pour établir s'il s'agit d'un cas de non-conformité à la réglementation, de procédures d'exploitation non sécuritaires, de normes de bâtiment peu élevées ou d'une formation insuffisante de l'équipage. Transports Canada peut aussi enquêter sur un bâtiment touché par un accident qui occasionne sa perte, sa destruction ou des dommages mettant les gens en péril, pour déterminer si les actes d'un exploitant ou d'un équipage sont non sécuritaires ou illégaux.

Protégez les voies navigables du Canada

La propreté du milieu marin dépend de vous. Vous pouvez contribuer à assurer la protection des voies navigables du Canada pour les générations futures en exploitant un bâtiment bien conçu et bien entretenu et en adoptant des pratiques sécuritaires et écologiques.

Le Canada a des lois qui protègent nos voies navigables et nos rives, et ces lois s'appliquent aux petits bâtiments commerciaux. Le *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux* rend illégal le rejet accidentel ou intentionnel d'hydrocarbures, de déchets, d'eaux usées ou d'autres polluants dans les eaux canadiennes – actes qui donnent lieu à des sanctions maximales d'un million de dollars. Vous êtes responsable de connaître et de respecter les lois en vigueur partout où vous naviguez.

Conserver et traiter les eaux usées

Les eaux usées contiennent notamment des déchets d'origine humaine ou animale, des vidanges et d'autres déchets provenant des toilettes. La section 4 du *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux* indique où et comment rejeter les eaux usées; elle contient des restrictions additionnelles applicables dans le bassin des Grands Lacs et dans les eaux qui sont des « zones désignées pour les eaux usées ». Le règlement interdit l'utilisation de toilettes portatives autonomes. Il exige également que les bâtiments qui comptent des toilettes soient équipés d'une citerne de retenue ou d'un appareil d'épuration marine s'ils ont été construits après le 16 mai 2007 ou sont exploités dans le bassin des Grands Lacs ou dans des zones désignées pour les eaux usées. Les bâtiments construits avant le 16 mai 2007 ont jusqu'à mai 2012 pour installer cet équipement.

Choisissez une citerne de retenue ou un appareil d'épuration marine qui vous convient. La citerne de retenue ne sert qu'à recueillir et à stocker les eaux usées ou les boues d'épuration et doit être vidée dans des installations de réception approuvées, seulement à terre. Assurez-vous de suivre les directives de pompage et d'éviter les désinfectants, car ceux-ci peuvent nuire à l'environnement.

L'appareil d'épuration marine (AEM) est conçu pour recevoir et traiter les eaux usées à bord. Seules les eaux usées traitées par un AEM qui satisfait aux normes établies dans le règlement peuvent être rejetées dans les rivières, les lacs et d'autres eaux douces navigables au Canada. Pour trouver un AEM approuvé, consultez l'index des catalogues des produits approuvés au wwwapps2.tc.gc.ca/saf-sec-sur/4/apci-icpa.

Signalez les cas de pollution

La loi exige que les pollueurs signalent immédiatement tout déversement d'hydrocarbures à la Garde côtière canadienne. Les pollueurs doivent payer les frais du nettoyage et une intervention rapide peut souvent limiter les coûts généraux. Vous pouvez faire face à de lourdes amendes et sanctions si vous omettez de signaler un déversement à partir de votre bâtiment.

Aidez-nous à assurer que les pollueurs assument leurs responsabilités. Si vous êtes témoin d'un cas de rejet de matières polluantes à partir d'un bâtiment ou remarquez des cas de pollution par des hydrocarbures ou des produits chimiques dans les eaux canadiennes, communiquez avec la Garde côtière canadienne en utilisant le canal 16 (156.8 MHz).

On vous demandera d'indiquer :

1. vos nom et coordonnées;
2. le moment et le lieu du cas de pollution;
3. le type de rejet ou une description du produit;
4. l'ampleur de la pollution ou la superficie couverte;
5. le nom du bâtiment ou d'une autre source.

La Garde côtière canadienne communiquera avec le propriétaire et prendra des mesures pour enlever les matières polluantes.

Consultez la liste de numéros de téléphone suivante pour signaler un cas de pollution.

TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR
1-800-563-9089

Î.-P.-É., NOUVELLE-ÉCOSSE, NOUVEAU-BRUNSWICK
1-800-565-1633

QUÉBEC
1-800-363-4735

ONTARIO, MANITOBA, SASKATCHEWAN, ALBERTA, TERRITOIRES DU NORD-OUEST, NUNAVUT
1-800-265-0237

COLOMBIE-BRITANNIQUE ET YUKON
1-800-889-8852

Penser vert

> « En tant que marins, nous sommes responsables d'une petite portion seulement de la pollution des eaux côtières, mais les polluants se concentrent souvent près des zones intertidales vulnérables et dans des baies isolées. Nous pouvons faire beaucoup pour préserver la santé des eaux côtières. »
>
> Message tiré du *Guide de navigation commercial écologique* publié par la T. Buck Suzuki Environmental Foundation et accessible sur le site Web de la fondation, au *www.bucksuzuki.org*.

Le *Guide de navigation commercial écologique* décrit des mesures que vous pouvez prendre pour réduire les conséquences de vos gestes sur l'environnement, telles que les suivantes :

Arrêtez la propagation d'espèces envahissantes

De nombreuses personnes ont vu des espèces envahissantes, comme la moule zébrée et le crabe vert, se propager dans les eaux locales. Vous pouvez faire votre part en gardant votre coque propre. Le rinçage ou le nettoyage de la coque après usage ou avant l'entrée dans de nouvelles eaux aide à faire disparaître les spores et d'autres organismes envahissants. Les règlements locaux de certaines collectivités exigent cette mesure.

Utilisez des nettoyants écologiques

Détergent tout usage	Mélangez 30 millilitres (ml) de bicarbonate de sodium ou de borax, 30 ml d'huile essentielle de théier, 125 ml de vinaigre, 15 ml de savon vaisselle biodégradable et deux litres d'eau chaude. Vaporisez sur les surfaces à nettoyer.
Chrome	Frottez avec du bicarbonate de sodium. Rincez et polissez avec du vinaigre dans l'eau chaude.
Pont et plancher	Versez 250 ml de vinaigre dans deux litres d'eau.
Drain	Versez 60 ml de bicarbonate de sodium dans le drain, puis 60 ml de vinaigre. Laissez reposer 15 minutes, puis versez une bouilloire complète d'eau bouillante dans le drain.
Moisissure	Versez 60 ml de borax et 30 ml de vinaigre dans 500 ml d'eau chaude. Vaporisez le mélange pour éliminer les germes.
Toilette	Versez 125 ml de bicarbonate de sodium et 125 ml de vinaigre dans la cuvette de toilette. La réaction mousseuse nettoie et désodorise. Brossez et tirez la chasse d'eau.
Fenêtre et miroir	Mélangez 2 ml de savon liquide, 45 ml de vinaigre et 500 ml d'eau dans un vaporisateur. Utilisez un chiffon de coton pour nettoyer et faire briller.
Bois (poli)	Mélangez 30 ml d'huile de lin comestible, 30 ml de vinaigre et 60 ml de jus de citron dans un pichet en verre. Frottez la solution sur le bois à l'aide d'un chiffon doux jusqu'à ce que le bois soit propre. Pour ranger la solution, ajoutez quelques gouttes de vitamine E provenant d'une capsule et couvrez.

Gardez à l'esprit ces conseils de navigation écologique

- Assurez-vous que votre moteur est bien entretenu, vous réduirez ainsi la pollution de l'air.
- Suivez les directives du fabricant pour bien régler votre moteur et limiter les émissions atmosphériques.
- Évitez de faire fonctionner le moteur au ralenti.
- N'utilisez que des peintures agréées pour le milieu marin.
- Lorsque vous faites le plein, ne faites pas déborder le réservoir et nettoyez tout carburant déversé.
- Respectez tous les règlements relatifs aux eaux usées.
- Jetez les déchets dans un endroit prévu à cette fin. Ne polluez pas la nature.
- Essayez de ne pas utiliser de détergents – même les nettoyants biodégradables peuvent être nuisibles pour les végétaux et les animaux aquatiques.
- Éviter l'érosion du rivage – surveillez votre vague de sillage et le remous de l'hélice.
- Respectez toutes les limites de vitesse pour mieux économiser le carburant.
- Signalez les cas de pollution dont vous êtes témoin.

Renseignements additionnels

Pour consulter votre Centre de Transports Canada local ou le bureau régional du Bureau de la sécurité des transports le plus près, voir l'annexe 2 ou consulter la page d'accueil du Bureau de la sécurité des transports au www.bst.gc.ca.

- *Règlement sur les rapports relatifs au rejet de polluants* (1995)
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/DORS-95-351
- *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/DORS-2007-86
- *Règlement sur les rapports de sinistres maritimes*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/DORS-85-514
- *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* et les règlements associés
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/A-12
- *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/C-23.4
- *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/DORS-92-446
- *Loi sur les pêches,* article 36
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fr/F-14
- *Guide de navigation commercial écologique*
  www.bucksuzuki.org/publications/booklets/CGBG_French.pdf

Chapitre 16
Des modifications oui, mais judicieusement

Modifications du bâtiment et de son équipement

Sachez que les modifications apportées aux équipements et à la structure de votre bâtiment peuvent réduire son franc-bord et sa stabilité ou le rendre moins adapté à son utilisation prévue et aux conditions météorologiques qu'il pourrait rencontrer. Les modifications peuvent aussi affecter l'étanchéité de votre bâtiment ou réduire sa capacité à évacuer rapidement l'eau par-dessus bord. Toute modification doit respecter les exigences de construction et assurer une stabilité suffisante conformément aux usages prévus du bâtiment.

Si elles ne sont pas faites selon les règles, les modifications apportées à votre bâtiment ou à ses systèmes peuvent augmenter d'autres risques, comme les risques d'incendie, d'explosion et d'électrocution.

Quand vous apportez une modification susceptible d'influer sur la sécurité de votre bâtiment, consultez un expert maritime qui vous aidera à déterminer si les modifications proposées sont conformes aux bonnes pratiques maritimes et aux règlements en matière de construction, d'équipement et de sécurité, selon la zone d'exploitation prévue de votre bâtiment. Si vous entreprenez une modification majeure, vous devez aviser le centre de Transports Canada le plus proche ainsi que le bureau d'immatriculation des bâtiments (voir« Construction ou modification d'un bâtiment » au chapitre 2 et « L'immatriculation » au chapitre 3).

Changement de zone et de type d'exploitation

Les changements de zone et de type d'exploitation de votre bâtiment exigent une sérieuse réflexion. Par exemple :

- Est-ce que la nouvelle zone couvre une classe supérieure de voyages?
- Transporterez-vous plus de passagers qu'auparavant?
- Est-ce que la fonction de votre bâtiment va changer, et passer d'un bâtiment ne transportant pas de passagers à un bâtiment transportant des passagers?
- Les conditions usuelles (vents, vagues, courants) sont-elles différentes dans le nouveau secteur d'exploitation, et les endroits abrités sont-ils plus éloignés?

Des changements de cet ordre peuvent entraîner l'application de nouvelles exigences de sécurité. Si le changement de zone ou de type d'exploitation est important, vous pourriez devoir réévaluer la stabilité et la capacité de votre bâtiment dans son nouvel environnement, ajouter de nouveaux équipements de sécurité ou augmenter le niveau de compétence de l'équipage. Les changements de conditions environnementales normales peuvent également exiger que vous fassiez le point météo plus fréquemment ou que vous adaptiez le temps requis pour vous rendre à un endroit abrité.

Prenez tout le temps voulu pour bien réfléchir à tous les changements proposés et faites le nécessaire pour que votre exploitation reste sécuritaire.

Renseignements additionnels

Communiquez avec votre centre local de Transports Canada pour en savoir davantage sur les lois et les règlements qui s'appliquent à **votre** bâtiment et à votre cas.

Consultez le Bureau d'immatriculation des bâtiments au www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/immabatiments/contact/menu.htm

- *Règlement sur les petits bâtiments*
  www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/DORS-2010-91
- *Normes de construction pour les petits bâtiments* – TP 1332
  www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime/TP/tp1332/menu.htm

Chapitre 17
Contribuez à orienter l’avenir

La réforme de la réglementation

La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* est entrée en vigueur en juillet 2007. Elle tient compte de la sécurité, des normes internationales, des changements aux pratiques d'exploitation maritime et des nouvelles technologies.

Transports Canada continue la refonte de la réglementation requise pour favoriser les performances économiques du secteur maritime, promouvoir la protection des biens et des personnes et protéger l'environnement marin.

Consultations

Les modifications à la réglementation découlant de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* toucheront le transport commercial. N'hésitez pas à faire part de votre opinion et de vos intérêts. Pour établir de bonnes lois, la participation active du public est essentielle.

Conseil consultatif maritime canadien (CCMC)

Le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) est une tribune de consultations du milieu maritime sur les questions de sécurité, de navigation et de pollution maritime. Les membres du CCMC comptent des représentants des transporteurs commerciaux, des propriétaires et des exploitants de bâtiments, des pêcheurs, des plaisanciers, des syndicats et des pouvoirs publics. Toute personne que la sécurité maritime intéresse peut assister aux réunions régionales ou nationales.

Coordonnées

Pour en savoir davantage sur le CCMC et sur les propositions de changements à la réglementation à l'ordre du jour, consultez le site du CCMC au www.cmac-ccmc.gc.ca.

Faites part de vos préoccupations et de vos observations concernant la sécurité

Le personnel de la Sécurité maritime de Transports Canada peut aider les propriétaires et exploitants en fournissant des outils, tel que ce guide, et en les dirigeant vers des professionnels maritimes pour obtenir des conseils au besoin, pour que leurs bâtiments se conforment à la réglementation de Transports Canada visant le transport maritime commercial. Les préoccupations et observations concernant la sécurité peuvent être soumises au centre de Transports Canada le plus près de chez vous (voir l'annexe 2) ou en utilisant l'un des modes de communication indiqués ci-après.

Coordonnées

Vous pouvez communiquer avec Transports Canada directement sur le site Web à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime/contactez-nous/menu.htm.

ou nous envoyer un courriel à l'adresse *sécuritémaritime-marinesafety@tc.gc.ca*.

ou encore, communiquer avec nous par courrier postal, par téléphone ou par télécopieur :

Transports Canada
Sécurité maritime
330, rue Sparks
Ottawa ON K1A 0N8
Tél. : 613-991-3135
Téléc. : 613-991-1879

Annexes

Annexe 1 : Vos principales responsabilités – *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*

Voici un résumé des principales responsabilités en matière d'exploitation sécuritaire et de protection de l'environnement. Cette annexe indique les articles de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* que vous pouvez consulter sur le site Web de Transports Canada.

Le représentant autorisé est responsable de toute question relative au bâtiment lorsque la Loi ne désigne aucune autre personne à cette fin (article 14).

Plus particulièrement, le représentant autorisé d'un bâtiment canadien a la responsabilité :

- de veiller à ce que le bâtiment ainsi que ses machines et son équipement soient conformes aux exigences prévues par les règlements d'application;
- d'élaborer des règles d'exploitation sécuritaire du bâtiment et de prévoir la procédure à suivre en cas d'urgence;
- de veiller à ce que l'équipage et les passagers reçoivent une formation en matière de sécurité (article 106).

Le capitaine et, lorsqu'il y a lieu, le représentant autorisé, ont la responsabilité :

- de prendre tous les moyens voulus pour garantir la navigabilité du bâtiment pendant le voyage;
- de protéger le bâtiment et les personnes à bord contre les dangers;
- d'exploiter le bâtiment dans les limites de la loi, notamment en ce qui concerne le nombre de personnes à bord (articles 85, 109, 110).

Le capitaine a la responsabilité :

- de s'assurer que les personnes employées à bord du bâtiment ont la certification nécessaire (paragraphe 82(1));
- de s'assurer que l'équipage est suffisant et compétent pour exploiter le bâtiment en toute sécurité (paragraphe 82(2));
- d'aider les personnes en détresse (articles 130 à 133);
- de fournir de l'aide et les renseignements nécessaires à l'autre bâtiment en cas d'abordage (article 148).

Les membres de l'équipage ont la responsabilité :

- d'exercer leurs tâches de façon sécuritaire;
- de signaler au capitaine tout danger ou toute autre situation dont ils prennent conscience et qui pourrait nuire à la sécurité;
- de se conformer aux ordres légitimes du capitaine, sauf s'ils mettent en danger la sécurité du bâtiment ou celle des personnes qui se trouvent à bord (article 113, paragraphe 82(3)).

Chaque personne qui se trouve à bord a la responsabilité de veiller à ce qu'aucun polluant ne soit rejeté à l'eau (article 187).

Annexe 2 : Centres régionaux de Transports Canada

Les renseignements sur les personnes-ressources travaillant dans les bureaux de district et dans les bureaux régionaux indiqués ci-après se trouvent sur le site Web suivant : www.tc.gc.ca/securitemaritime/desn/contactez-nous/menu.htm

Région du Pacifique

Transports Canada
Sécurité maritime
Région du Pacifique
800, rue Burrard, pièce 620
Vancouver BC V6Z 2J8
Tél. : 604-666-5300
Téléc. : 604-666-5444

Région du Québec

Transports Canada
Sécurité maritime
Région du Québec
901, rue du Cap-Diamant, 4e étage
Québec QC G1K 4K1
Tél. : 418-648-4166
Téléc. : 418-648-3790

Région des Prairies et du Nord

Transports Canada
Sécurité maritime
Région des Prairies et du Nord
344, rue Edmonton
Winnipeg MB R3C 0P6
Tél. : 204-983-7498
Téléc. : 204-984-8417

Région de l'Atlantique

Transports Canada
Sécurité maritime
45, rue Alderney, 14e étage
Queen Square, C.P. 1013
Dartmouth NS B2Y 4K2
Tél. : 902-426-7729
Téléc. : 902-426-7585

Région de l'Ontario

Transports Canada
Sécurité maritime
Région de l'Ontario
100, rue Front Sud
Sarnia ON N7T 2M4
Tél. : 519-383-1826
Téléc. : 519-383-1997

Annexe 3 : Trousses de premiers soins

À bord de tout petit bâtiment commercial doit se trouver :

- un contenant étanche dans lequel sont disposés tous les articles figurant dans cette annexe; ou
- une trousse de premiers soins conforme aux exigences du *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (navires)* ou d'un règlement provincial régissant l'indemnisation des accidents du travail, à laquelle sont ajoutés un masque de réanimation et deux paires de gants d'examen s'il n'est pas exigé d'en avoir dans la trousse; ou
- une trousse de premiers soins conforme aux exigences du *Règlement sur les petits bâtiments* dans sa version antérieure au 29 avril 2010, la date d'entrée en vigueur du présent règlement, et qui peut rester à bord du bâtiment pendant une période de trois ans après cette date, sauf si elle est remplacée avant la fin de cette période.

Trousse de premiers soins – Contenu

- un exemplaire, en français et en anglais, de la dernière édition d'un manuel de secourisme
- 48 doses d'un médicament analgésique non narcotique
- six épingles de sûreté ou un rouleau de ruban adhésif de premiers soins
- une paire de ciseaux à pansements ou une paire de ciseaux de sûreté
- un masque de réanimation
- deux paires de gants d'examen
- une préparation antiseptique (10 applications)
- une préparation contre les brûlures (12 applications)
- 20 pansements de tailles assorties
- 10 pansements de compression stérile de tailles assorties
- 4 m de pansement élastique
- deux compresses de gaze stérile
- deux pansements triangulaires
- une liste imperméable, en français et en anglais, du contenu de la trousse

Annexe 4 : Modèle de calendrier d'entretien

*Note : Ce calendrier n'est qu'un modèle à utiliser comme guide. Adaptez aux besoins de **votre** bâtiment les dates d'échéance et les éléments suggérés. Assurez-vous de vous référer aux recommandations faites par les fabricants des diverses composantes du bâtiment.*

Coque	
Inspecter et réparer au besoin. – Peinture antisalissure de la carène et nettoyage, cirage ou peinture périodique de l'accastillage.	Fin de la saison
Inspecter l'ensemble des accessoires et les raccords fixés dans la coque pour détecter les fuites.	Toutes les semaines
Vérifier si l'ensemble des accessoires et les raccords fixés dans la coque ferment bien.	Semaine 1
Vérifier les joints de tous les raccords étanches situés au-dessus du pont, ce qui inclut les taquets, les montants des épontilles, les écoutilles, les hublots, les portes, les montants d'antennes et la coque.	Semaine 2
Vérifier la présence d'eau et de taches à l'intérieur de la cabine, ce qui pourrait indiquer une fuite et l'affaiblissement des matériaux.	Semaine 3
Machines	
Changer régulièrement l'huile et le filtre du moteur principal et de la génératrice auxiliaire; soit à intervalles de fonctionnement recommandés par le fabricant, soit une fois par année, la première de ces échéances étant retenue.	Inscrire l'intervalle recommandé par le fabricant, p. ex. « 300 heures »
Vérifier tous les niveaux de fluide – huile, eau, liquide de refroidissement.	Tous les jours
Vérifier si le moteur présente des signes de fuites d'huile ou de carburant.	Tous les jours
(Bâtiments à moteur à essence) Vérifier le fonctionnement du ventilateur et l'étanchéité des conduits.	
Vérifier que la pompe de cale fonctionne correctement et que la trémie d'entrée d'eau est dégagée de tout débris. Éviter soigneusement de déverser un polluant par-dessus bord en vérifiant la pompe.	
Les moteurs à essence doivent être mis au point tous les ans, et les pièces électriques, comme les bougies d'allumage, doivent être remplacées au besoin.	Annuellement
Inspecter et resserrer régulièrement les tuyaux et courroies d'entraînement. Il faut les remplacer lorsqu'ils sont usés ou fissurés.	
Inspecter le démarreur et l'alternateur.	
Les surfaces peintes doivent être entretenues et, chaque année, une légère couche d'huile doit être appliquée, ce qui permet de réduire la corrosion.	Annuellement
Inspecter les transmissions et arbres extérieurs et les entretenir selon les recommandations du fabricant.	Inscrire l'intervalle recommandé par le fabricant
Vérifier la pression des arbres de transmission.	
Vérifier les fluides et l'huile de transmission, en vue de déceler la présence d'eau.	
Changer les fluides et l'huile de transmission.	Inscrire l'intervalle recommandé par le fabricant

Graisser les joints universels, les roulements de cardan, l'arbre de l'hélice et les raccords.	
Vérifier et remplacer au besoin les joints d'étanchéité et les joints hydrauliques.	
Vérifier et remplacer les anodes réactives sacrifiées en zinc sur les arbres, les hélices, les tabliers et autres engins situés sous l'eau, ainsi que les pièces en zinc montées sur le moteur, sur la face intérieure des coudes ou colonnes montantes d'échappement, ainsi que sur les capuchons d'extrémité des échangeurs de chaleur, pour les protéger contre la corrosion.	
Nettoyer et entretenir l'arbre extérieur.	
Système électrique	
Vérifier le fonctionnement de tous les circuits.	
Inspecter tous les câbles, les panneaux de fusibles ou disjoncteurs et l'équipement électrique exposé. Les isolants des fils doivent être intacts et les contacts et les connecteurs doivent être solides et propres.	
Remplacer les pièces défectueuses.	
Serrer les fils lâches.	
Inspecter et vérifier les batteries. Elles doivent être placées dans des boîtes ou des bacs supports de batteries approuvés et convenablement attachés.	
Autres systèmes	
Inspecter et entretenir régulièrement le réservoir de carburant, le filtre, les raccords et les tuyaux. Il convient d'éviter la présence de tartre, de poussière ou d'eau dans les réservoirs.	
Vidanger et chlorer le réseau d'eau courante en prenant soin de ne pas polluer.	
Vérifier l'étanchéité de l'ensemble des tuyaux et des connexions d'eau douce. Les réparations ou les remplacements doivent être effectués au besoin.	
Vérifier, nettoyer et lubrifier au besoin les composantes mécaniques de tous les systèmes afin d'assurer leur bon fonctionnement. Ces systèmes incluent les systèmes d'assiette hydraulique, les circuits pneumatiques, le système d'ancrage, le système de pompage de cale et le système sanitaire.	
Vérifier tous les équipements de sécurité : gilets de sauvetage, feux de détresse, extincteurs, radeaux de sauvetage, bouées de sauvetage, pompes d'épuisement de cale, rames, ancres, etc.	
Vérifier l'équipement radio, les RLS, les antennes, les batteries et les systèmes de secours.	
Inspecter et nettoyer les revêtements et garnitures.	
Remplacer tout équipement périmé ou endommagé.	
Voiliers	
Inspecter l'ensemble du gréement dormant et du gréement courant ainsi que toutes les voiles.	
Nettoyer et réparer les voiles.	
Lubrifier les treuils, les poulies, les ridoirs et les autres équipements mécaniques.	

Annexe 5 : Liste de vérification pour l'évaluation de la conformité (modèle)

Note : La liste de vérification et les notes explicatives jointes sont mises à jour fréquemment. L'exemple dans ce guide pourrait donc être périmé. Veuillez consulter le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca/securitemaritime/desn/petits-batiments/procedures.htm) ou le bureau de la Sécurité maritime le plus proche pour obtenir un exemplaire à jour.

Liste de vérification pour l'évaluation de la conformité des bâtiments autres que des embarcations de plaisance d'une jauge brute d'au plus 15 et ne transportant pas plus de douze passagers

À qui est destinée cette liste de vérification :

Le représentant autorisé est responsable de la conformité du bâtiment aux règlements. Cette liste de vérification vous permet de vous assurer que votre bâtiment et son équipement continuent de respecter les exigences minimales de sécurité.

Consultez le *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux* ou le Guide de la liste de vérification pour l'évaluations de la conformité si vous avez besoin de plus amples renseignements sur les normes et les exigences ou sur la conformité de votre bâtiment.

Dossier d'évaluation de la conformité
Nom du bâtiment (s'il y a lieu) : _____ Numéro matricule : _____

Renseignements sur le bâtiment, le propriétaire et l'exploitation

Remplir cette section en entier lorsque vous soumettez la liste de vérification pour la première fois. S'il y a eu des changements depuis la dernière déclaration, veuillez les noter.

Constructeur _____ Année de construction_____

Type ❑ Sur demande ❑ De série ❑ Artisanal

Numéro d'identification de coque_____

Longueur (m)_____ Largeur (m) _____ Creux (m)_____ Jauge brute _____

Usage du bâtiment : Construit pour : _____

Laisser en blanc si le bâtiment est destiné à la navigation en général.

Usage actuel : _____

(ex. transport de passagers)

Matériaux de construction

Coque ❑ Aluminium ❑ GRP ❑ Acier ❑ Bois ❑ Autre Couleur : _____

Superstructure ❑ Aluminium ❑ GRP ❑ Acier ❑ Bois ❑ Autre Couleur : _____

Type de coque : ❑ Monocoque ❑ Pneumatique/rigide ❑ Multicoque ❑ Ponton

Le bâtiment est-il ponté? ❑ Oui ❑ Non

Est-il étanche au dessus de la ligne de flottaison? ❑ Oui ❑ Non

Moteur 1 ❑ Intérieur ❑ Extérieur ❑ Intérieur-extérieur ❑ Jet d'eau

Fuel: ❑ Gasoline ❑ Diesel **Puissance :** _____ kW/CV

Marque _____ N° de série _____

Moteur 2 ❑ Intérieur ❑ Extérieur ❑ Intérieur-extérieur ❑ Jet d'eau

Fuel: ❑ Gasoline ❑ Diesel **Puissance :** _____ kW/CV

Marque _____ N° de série _____

Type de machine auxiliaire _____ N° de série machine auxiliaire_____

Propriétaire (Personne à contacter si plus d'un propriétaire ou s'il s'agit d'une entreprise)

Nom _____ Adresse _____

Ville _____ Province _____ Code postal _____ Pays _____

Téléphone _____ Télécopieur _____ Cellulaire _____

Courriel _____

Exploitation – À quoi sert le bâtiment?
❑ Bâtiment à passagers (Préciser le nombre maximum de passagers transportés) _____ ❑ Bateau de travail – sans passagers
Équipage (Nombre) _____ (s'il fluctue, expliquez pourquoi)
Brevet du capitaine - ❑ Capitaine avec restriction – JB de moins de 60 ❑ CFCPB ❑ CCEP ❑ Autre (décrire)_____
Où et quand naviguez-vous? Décrivez ce que vous faites au cours d'un voyage type, en indiquant la distance de la côte, la durée du voyage et les dates approximatives des débuts et fins de saison. Si vous avez un site Web décrivant votre exploitation, veuillez indiquer le lien (URL). Si votre bâtiment sert au levage ou au remorquage, veuillez préciser.
Depuis combien d'années exploitez-vous ce bâtiment?
Hauteur maximale de vague et vitesse des vents par lesquels vous naviguez? Hauteur de vagues en m _____ m Vitesse de vents _____ km/h
La zone de navigation a-t-elle changé au cours des ans? Oui / Non Si oui, pourquoi?
Au cours des cinq dernières années, le bâtiment ou vous-même, avez-vous été impliqués dans un accident ou un incident? Si oui, précisez.

Résultats de l'évaluation de la conformité pour l'année 20____
(à completer en entier chaque année)

Note: Consulter l'article du règlement indiqué pour plus de renseignements sur une exigence. Si aucun règlement n'est indiqué, le numéro donné s'agit de l'article pertinent du Règlement sur les petits bâtiments.

Description	Longueur en mètres				Bâtiment à passager	Bateau de travail	Oui/Non ou N/A
	≤ 6	> 6 ≤ 9	> 9 ≤ 12	> 12			
IMMATRICULATION							
Est-ce que le bâtiment est immatriculé?	•	•	•	•	LMMC a.46	LMMC a.46	
Est-ce que le bâtiment est marqué conformément aux instructions du certificat d'enregistrement?	•	•	•	•	LMMC a.57	LMMC a.57	
Est-ce que des changements à la structure ou à la machinerie du bâtiment ont été effectués depuis la date de l'immatriculation?	•	•	•	•	LMMC a.58	LMMC a.58	
Est-ce qu'il y a une copie du certificat d'immatriculation à bord?	•	•	•	•	LMMC a.63	LMMC a.63	
EXIGENCES GÉNÉRALES							
PROCÉDURES DE SÉCURITÉ							
Est-ce que des règles d'exploitation sécuritaire du bâtiment ainsi que les procédures à suivre en cas d'urgence ont été élaborées?	•	•	•	•	LMMC a.106	LMMC a.106	
Est-ce qu'un exposé sur les mesures de sécurité et d'urgence est donné aux passagers avant le départ?	•	•	•	•	401	---	
Est-ce que le nombre de personnes à bord est communiqué à une personne à terre ou laissé dans un endroit connu à cette fin de façon à être disponible aux services de recherche et de sauvetage en cas d'urgence?	•	•	•	•	402	---	
Est qu'il y a de l'équipement à bord ou des mesures établies pour protéger les personnes à bord contre les effets de l'hypothermie ou du choc dû au froid en cas d'envahissement par le haut, de chavirement ou de chutes par-dessus bord?	•	•	•	•	403	LMMC a.106	
PROCÉDURES D'URGENCE							
Est-ce que des mesures sont établies pour l'utilisation des engins de sauvetage et du matériel de lutte contre l'incendie du bâtiment en cas d'urgence?	•	•	•	•	420	520	
Est-ce que l'équipage effectue des exercices portant sur les mesures pour être capable en tout temps de les exécuter?	•	•	•	•	420	520	
DÉMARRAGE DU MOTEUR							
Est-ce que des mesures sont prises et des avis sont affichés pour empêcher une personne de démarrer le moteur d'un bâtiment propulsé par un moteur à essence avant que le ventilateur du compartiment moteur n'ait fonctionné **au moins quatre (4) minutes** immédiatement avant le demarrage?	•	•	•	•	1001	1001	

Description	Longueur en mètres				Bâtiment à passager	Bateau de travail	Oui/Non ou N/A
	≤ 6	> 6 ≤ 9	> 9 ≤ 12	> 12			
COMBUSTIBLE							
Est que des mesures ont été prises pour permettre un ravitaillement en combustible sécuritaire et pour empêcher les fuites de combustible à l'intérieur ou à partir d'un bâtiment?	•	•	•	•	1002	1002	
Si du gaz de pétrole liquéfié est transporté à bord (mais ni installé ni utilisé) est-ce que la quantité totale de gaz ne dépasse pas 30 kg et est-ce que les contenants sont rangés tel que requis par le règlement?	•	•	•	•	1002	—	
ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ							
Est-ce que tout l'équipement de sécurité est en bon état de fonctionnement?	•	•	•	•	5	5	
Est-ce que tout l'équipement de sécurité est entretenu et remplacé conformément aux instructions ou aux recommandations du fabricant?	•	•	•	•	5	5	
Est-ce que tout l'équipement de sécurité est facilement accessible et prêt pour utilisation immédiate?	•	•	•	•	5	5	
TROUSSE DE PREMIERS SOINS							
Est-ce qu'il y à bord une trousse de premiers soins placée dans un contenant étanche à l'eau et qui contient tous les articles requis par le règlement? (RPB article 8)	•	•	•	•	407	504	
ENGINS DE SAUVETAGE							
Engins de sauvetage individuels							
Est-ce qu'il y a, à bord du bâtiment, un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord?	•	•	•	•	409	506	
Est-ce qu'il y a un dispositif de remontée à bord si la hauteur verticale pour remonter à bord est de plus de 0,5 m (20 pouces)?	•	•	•	•	409	506	
Est-ce qu'il y a une ligne d'attrape flottante d'au moins **15 m** de longueur?	•				409	506	
Est-ce qu'il y a à bord une ligne d'attrape flottante d'au moins **15 m** de longueur **OU** une bouée de sauvetage attachée à une ligne flottante d'au moins **15 m** de longueur?		•			409	506	
Est-ce qu'il y a à bord une ligne d'attrape flottante d'au moins **15 m** de longueur **ET** une bouée de sauvetage attachée à une ligne flottante d'au moins **15 m** de longueur?			•		409	506	
Est-ce qu'il y a à bord une ligne d'attrape flottant d'au moins **15 m** de longueur **ET** une bouée de sauvetage munie d'un appareil lumineux à allumage automatique ou attachée à une ligne flottante d'au moins **15 m** de longueur?				•	409	506	

Description	Longueur en mètres				Bâtiment à passager	Bateau de travail	Oui/Non ou N/A
	≤ 6	> 6 ≤ 9	> 9 ≤ 12	> 12			
Signaux visuels							
Est-ce qu'il y a à bord une lampe de poche étanche à l'eau?	•	•	•	•	410	507	
Est-ce qu'il y a à bord **trois (3)** signaux de détresse pyrotechniques de type fusée à parachute (Type A), fusée à étoiles multiples (Type B) ou feu à main (Type C)?	•				410	507	
Est-ce qu'il y a à **bord six (6)** signaux de détresse pyrotechniques de type fusée à parachute (Type A), fusée à étoiles multiples (Type B) ou feu à main (Type C)?		•			410	507	
Est-ce qu'il y a à bord **douze (12)** signaux de détresse pyrotechniques de type fusée à parachute (Type A), fusée à étoiles multiples (Type B), feu à main (Type C) ou signal fumigène (Type D), dont au maximum 6 sont de type D?			•	•	410	507	
Radeaux de sauvetage							
Sur **un bâtiment à passagers de plus de 8.5 mètres** est-ce qu'il y a à bord un ou plusieurs radeaux de sauvetage d'une capacité totale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord?		•	•	•	411	—	
Sur **un bateau de travail de plus de 12 mètres** est-ce qu'il y a à bord un ou plusieurs radeaux de sauvetage d'une capacité totale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord?				•	—	508	
Sur **un bateau de travail de plus de 12 mètres** si la température de l'eau est supérieure à 15°C, alternativement au radeau de sauvetage, est-ce qu'il y a à bord un ou plusieurs engins flottants d'une capacité totale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord?				•	—	508	
Sur **un remorqueur de plus de 8.5 mètres** est-ce qu'il y a à bord un ou plusieurs radeaux de sauvetage d'une capacité totale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord?		•	•	•	—	509	
Est-ce que le radeau de sauvetage est entretenu aux intervalles prévus à l'article 2 de l'annexe IV du *Règlement sur l'équipement de sauvetage* à une station d'entretien agréée par son fabricant?		•	•	•	21	21	
Est-ce que le radeau de sauvetage est marqué de la date et du lieu du dernier entretien?		•	•	•	21	21	
Est-ce que le radeau de sauvetage ou l'engin flottant (sauf pour le radeau de sauvetage côtier emballé dans un contenant souple) est rangé de manière à flotter automatiquement et librement si le bâtiment coule?		•	•	•	21	21	

Description	Longueur en mètres				Bâtiment à passager	Bateau de travail	Oui/Non ou N/A
	≤ 6	> 6 ≤ 9	> 9 ≤ 12	> 12			
Équipement de sécurité de bâtiment							
Est-ce qu'il y a à bord un dispositif de propulsion manuelle, **OU** une ancre et un câble, un cordage ou une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d'au moins **15 m** de longueur?	•	•			412	510	
Est-ce qu'il y a à bord une écope, **OU** une pompe de cale manuelle?	•	•			412	510	
Est-ce qu'il y a à bord une ancre et un câble, un cordage ou une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d'au moins **30 m** de longueur?			•		412	510	
Est-ce qu'il y a à bord une ancre et un câble, un cordage ou une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d'au moins **50 m** de longueur?				•	412	510	
Est-ce qu'il y a à bord une pompe de cale manuelle?			•	•	412	510	
Équipement de navigation							
Est-ce qu'il y a à bord un dispositif de signalisation sonore **OU** est-ce qu'il y a installé à bord un appareil de signalisation sonore conforme aux exigences du *Règlement sur les abordages*? (RA R.33)	•	•	•		413	511	
Est-ce qu'il y a installé à bord un appareil de signalisation sonore conforme aux exigences du *Règlement sur les abordages*? (RA R.33)				•	413	511	
Sur **un bâtiment qui effectue des opérations de remorquage** (remorquage ou poussage d'objet flottant) est-ce qu'il y a installé à bord un appareil de signalisation sonore conforme aux exigences du *Règlement sur les abordages*? (RA R.33)	•	•	•	•	—	511	
Est-ce qu'il y a à bord un compas magnétique conforme aux exigences du *Règlement sur la sécurité de la navigation*? (RSN A.40)	•	•	•	•	413	511	
Si le bâtiment est utilisé après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, est-ce qu'il y a **installé** à bord des feux de navigation conformes aux exigences du *Règlement sur les abordages*?	•	•			413	511	
Est-ce qu'il y a **installé** à bord des feux de navigation conformes aux exigences du *Règlement sur les abordages?*			•	•	413	511	
Est-ce que la bâtiment est muni d'un réflecteur radar conformément aux exigences du *Règlement sur les abordages?* (RA R.40)	•	•	•	•	RA	RA	

Description	Longueur en mètres				Bâtiment à passager	Bateau de travail	Oui/Non ou N/A
	≤ 6	> 6 ≤ 9	> 9 ≤ 12	> 12			
Équipement de communication							
Est-ce que le bâtiment est muni d'un système de communication bi-directionnelle?	•	•	•	•	—	—	
Est-ce qu'il y a installé à bord le radiotéléphone VHF maritime non-portatif obligatoire dans les cas suivants : • pour les bâtiments pontés de plus de 8 mètres de longueur; • pour les bâtiments à passagers qui s'éloignent à plus de cinq milles marins des côtes ou qui effectuent un voyage dans des eaux couvertes même partiellement par la couverture radio VHF de la Garde côtière canadienne; • pour les remorqueurs?	•	•	•	•	RSNR	RSNR	
Lorsque votre bâtiment fait route à l'extérieur d'une zone couverte par la VHF, est-ce que vous possèdez un moyen fiable de communication avec une personne responsable à terre?	•	•	•	•	RSNR	RSNR	
Si le bâtiment est ponté et mesure plus de 8 mètres de longueur ou si le bâtiment transporte plus de six passagers, est-il équipé d'un dispositif radio VHF ASN lorsqu'il effectue des voyages autres que des voyages en eaux abritées?	•	•	•	•	RSNR	RSNR	
Dans le bassin des Grands Lacs, est-ce que le bâtiment qui transporte plus de six passagers est équipé de deux radiotéléphones VHF, dont l'un peut être portable?	•	•	•	•	RSNR	RSNR	
Matériel de lutte contre l'incendie – Généralités							
Est-ce qu'il y a à bord **une** hache d'incendie?			•	•	414	512	
Est-ce qu'il y a à bord **un** seau d'incendie?			•		414	512	
Est-ce qu'il y a à bord **deux** seaux d'incendie?				•	414	512	
Est-ce qu'il y a à bord un extincteur portatif 1A:5B:C (ou plus gros)?	•				414	512	
Si le bâtiment est équipé d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant, est-ce qu'il y a à bord un extincteur portatif 1A:5B:C supplémentaire (ou plus gros)?	•				414	512	
Est-ce qu'il y a à bord un extincteur portatif 2A:10B:C (ou plus gros)?		•	•		414	512	
Si le bâtiment est équipé d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant, est-ce qu'il y a à bord un extincteur portatif 2A:10B:C supplémentaire (ou plus gros)?		•	•		414	512	
Est-ce qu'il y a à bord un extincteur portatif 2A:20B:C (ou plus gros)?				•	414	512	
Est-ce qu'il y a à bord un extincteur portatif 2A:20B:C (ou plus gros) à l'entrée de chaque local d'habitation?				•	414	512	

Description	Longueur en mètres				Bâtiment à passager	Bateau de travail	Oui/Non ou N/A
	≤ 6	> 6 ≤ 9	> 9 ≤ 12	> 12			
Si le bâtiment est équipé d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant, est-ce qu'il y a à bord un extincteur portatif 2A:20B:C supplémentaire (ou plus gros)?				•	414	512	
Est-ce que tous les extincteurs portatifs sont montés au moyen d'un collier de serrage ou d'un support solide permettant un dégagement rapide et efficace?	•	•	•	•	414	512	
Est-ce que les extincteurs portatifs rangés dans les locaux d'habitation ou destinés à y être utilisés, contienne un agent extincteur qui n'est pas un **gaz**?	•	•	•	•	414	512	
Est-ce que tous les extincteurs portatifs et les systèmes fixes d'extinctions sont remplis à capacité?	•	•	•	•	5	5	
Est-ce que le poids de chaque extincteur portatif n'excède pas 23 kg (51 lbs)?	•	•	•	•	16	16	
Est-ce qu'il y a une pompe à incendie manuelle ou mécanique conforme aux *Normes de construction pour les petits bâtiments* (TP 1332), placée à l'extérieur du compartiment moteur?				•	414	512	
Est-ce qu'il y a une lance d'incendie et un ajutage permettant de diriger le jet d'eau dans toute partie du bâtiment?				•	414	512	
Matériel de lutte contre l'incendie – Compartiment moteur							
Est-ce qu'il y a à bord un extincteur portatif 10B:C (ou plus gros) à l'entrée du compartiment moteur?		•	•		414	512	
Est-ce qu'il y a à bord un extincteur portatif 20B:C (ou plus gros) à l'entrée du compartiment moteur?				•	414	512	
Si le bâtiment est muni d'un moteur installé dans un compartiment fermé, est-ce qu'il y a un moyen pour décharger un extincteur portatif directement dans ce compartiment sans qu'il soit nécessaire d'en ouvrir l'accès principal et est-ce que ce moyen est clairement indiqué?	•				415	513	
Est-ce qu'il y a un extincteur portatif de la capacité approprié qui est destiné à être déchargé directement dans le compartiment moteur fermé *en plus de* tous les autres extincteurs requis par le règlement?	•				416	514	
Si le bâtiment est munie d'un moteur installé dans un compartiment fermé, est-ce qu'il y a un système fixe d'extinction d'incendie ayant une quantité suffisante d'agent extincteur pour couvrir l'espace?		•	•	•	741	741	
Détection et alarme incendie							
Est-ce que le compartiment moteur est muni **d'un détecteur de température** alimenté en électricité par le système électrique du bâtiment et qui est relié par fil électrique à une alarme visuelle et sonore placée dans le poste de commande?	•				418	516	
Est-ce que dans chaque local d'habitation et chaque local de service, sauf les locaux à faible risque tels que les toilettes et les espaces morts, il y a **un détecteur d'incendie** avec une alarme sonore intégrée?	•				418	516	

Description	Longueur en mètres				Bâtiment à passager	Bateau de travail	Oui/Non ou N/A
	≤ 6	> 6 ≤ 9	> 9 ≤ 12	> 12			
RANGEMENT DE L'ÉQUIPEMENT							
Est-ce que les équipements d'incendie et de sécurité sont protégés contre tout dommage et rangés de façon sécuritaire?	•	•	•	•	419	519	
Si tout ou une partie des équipements d'incendie et de sécurité sont rangés dans une case ou un contenant, est-ce que l'extérieur de ceux-ci portent une inscription bien distincte pour indiquer leur contenu?	•	•	•	•	419	519	
EXIGENCES DE CONSTRUCTION							
Est-ce que le bâtiment rencontre toutes les exigences de construction applicables de la partie 7 du *Règlement sur les petits bâtiments*, incluant les exigences des Normes de construction?	•	•	•	•	701	701	
Si le bâtiment est une **motomarine**, est-ce que celle-ci est fabriquée conformément à la norme *Navires de plaisance — Motos aquatiques — Exigences de construction et d'installation des systèmes.* (ISO 13590) et est-ce qu'il y a une plaque du constructeur conforme à cette norme?	•	•	•	•	705	705	
Note: Une motomarine qui rencontre les exigences de la norme ISO 13590 n'a pas a rencontrer les autres exigences de construction du *Règlement sur les petits bâtiments* autre que l'avis de sécurité requis à l'article 705**.**							
AVIS DE SÉCURITÉ							
Est-ce que les avis de sécurité requis se trouvent à un endroit bien en vue à proximité du danger?	•	•	•	•	704	704	
Est-ce que les avis de sécurité sont conformes aux exigences de la norme T-5 de l'American Boat and Yacht Council (ABYC), intitulée *Safety Signs and Labels*?	•	•	•	•	704	704	
Si le bâtiment est une **motomarine**, est-ce qu'il y a un avis de sécurité qui indique les précautions à prendre en vue de minimiser le risque d'incendie et d'explosion, tel qu'indiqué dans les Normes de construction?	•	•	•	•	705	705	
CONCEPTION PARTICULIÈRE — BÂTIMENTS							
Si la conception d'un type de bâtiment est d'un type particulier, tel que les engins à portance dynamique, les sous-marins, les bâtiments à aile à effet de sol ou les hydroglisseurs, est-ce que le bâtiment est construit conformément aux normes et pratiques recommandées qui offrent un niveau de sécurité au moins équivalent à celui des exigences de construction et qui conviennent à la construction, à la fabrication ou à la reconstruction d'un bâtiment de cette conception?	•	•	•	•	709	709	
Si un bâtiment d'un type particulier est construit conformément à des normes et pratiques recommandées alternatives, indiqué quel sont des normes ou pratiques : _____	•	•	•	•	709	709	

Description	Longueur en mètres				Bâtiment à passager	Bateau de travail	Oui/Non ou N/A
	≤ 6	> 6 ≤ 9	> 9 ≤ 12	> 12			
MODIFICATIONS IMPORTANTES							
Est-ce que le bâtiment à subit des modifications importantes depuis sa construction originale?	•	•	•	•	710	710	
Est-ce que ces modifications ont été effectuées conformément au *Règlement sur les petits bâtiments* et aux *Normes de construction pour les petits bâtiments* (TP 1332)?	•	•	•	•	710	710	
Est-ce que la flottaison, la flotabilité et/ou la stabilité ont été vérifiées après les modifications?	•	•	•	•	710	710	
PLANS *Note: Les plans ne sont pas toujours obligatoires mais peuvent être demandés par Transports Canada pour vérifier la conformité du bâtiment.*							
Est-ce que le plan d'ensemble du bâtiment est disponible?	•	•	•	•	711	711	
Est-ce que le diagramme du système de propulsion est disponible?	•	•	•	•	711	711	
Est-ce que la disposition générale et l'identification des machines, y compris la description des installations de pompage de cale, des systèmes d'alimentation en carburant et des systèmes de lutte contre l'incendie, est disponible?	•	•	•	•	711	711	
Est-ce que le diagramme électrique unifilaire du bâtiment est disponible?	•	•	•	•	711	711	
PROTECTION CONTRE LES CHUTES							
Sur un bâtiment **d'au plus 6 m de longueur**, est-ce qu'il y a des dispositifs de prises de main et de garde-corps conformément aux sections H41.5 et H41.6 de la norme H-41 de l'American Boat and Yacht Council, intitulée *Dispositifs de remontée à bord, échelles, prises de main, garde-corps et filières*?	•				712	712	
Sur un bâtiment de **plus de 6 m de longueur**, est-ce qu'il y a conformément aux *Normes de construction pour les petits bâtiments* (TP1332), des moyens pour protéger les personnes contre les chutes ou les passages par-dessus bord?		•	•	•	712	712	
RÉSISTANCE STRUCTURALE ET NAVIGABILITÉ							
Est-ce que le bâtiment est construit, fabriqué ou reconstruit conformément aux normes et pratiques recommandées pour ce type de bâtiment? **OU**	•	•	•	•	713	713	
Est-ce que la conception du bâtiment est celle qui a été employée pour des bâtiments du **même type** qui ont été utilisés pendant au moins **cinq ans sans événement maritime** lié à des lacunes dans leur construction ou à leur manque d'entretien dans une région où les conditions de vent et de vagues sont aussi rigoureuses que celles susceptibles d'être rencontrées dans la région d'utilisation prévue du bâtiment? **OU**	•	•	•	•	713	713	
Est-ce que la conception du bâtiment s'appuie sur des calculs ou documents d'essais prouvant qu'elle permet d'obtenir la résistance structurale exigée? **OU**	•	•	•	•	713	713	

Description	Longueur en mètres				Bâtiment à passager	Bateau de travail	Oui/Non ou N/A
	≤ 6	> 6 ≤ 9	> 9 ≤ 12	> 12			
S'il s'agit d'un bâtiment ouvert, sa résistance structurale et son étanchéité à l'eau sont obtenues en suivant des méthodes de construction traditionnelles qui se sont révélées être efficaces et fiables au fil des ans?	•	•	•	•	713	713	
Est-ce que les matériaux et l'équipement utilisés pour la construction, la fabrication ou la reconstruction du bâtiment conviennent aux conditions d'utilisation et aux conditions environnementales qu'il peut rencontrer?	•	•	•	•	713	713	
Est-ce ce que la condition de la coque et de l'équipement sont entretenues de manière à ce que la résistance structurale et l'étanchéité à l'eau continuent de convenir à son utilisation prévue?	•	•	•	•	713	713	
S'il est prévu d'utiliser le bâtiment dans des eaux où la présence de glace nécessite des manoeuvres exceptionnelles pour éviter que la coque soit endommagée, est-ce que la coque est renforcée pour éviter les dommages?	•	•	•	•	713	713	
ÉTANCHÉITÉ À L'EAU							
Est-ce que la conception de la superstructure, de la coque et de l'accastillage d'un bâtiment sont prévues, conformément aux Normes de construction, pour le maintien de l'étanchéité à l'eau et la prévention de l'envahissement par les hauts?	•	•	•	•	714	714	
Est-ce que des moyens sont prévus pour fermer positivement toutes les ouvertures traversant la coque sous le niveau de l'eau?	•	•	•	•	714	714	
Est-ce que les ouvertures situées dans un endroit ou il y a un risque de feu (par exemple le compartiment moteur, les compartiments renfermant des réservoirs, etc.) sont munis d'un moyen de fermeture fabriqué d'un matériel résistant au feu?	•	•	•	•	714	714	
Est-ce que la résistance des dispositifs d'obturations est équivalente à celle de la structure qu'ils traversent et assurent l'étanchéité à l'eau?	•	•	•	•	714	714	
Est-ce que les dispositifs d'obturation comme les portes extérieures, les écoutilles, les fenêtres et les hublots sont construits selon les règles de construction marine et sont munis de moyens pour être maintenus en position fermée lorsque le bâtiment est en marche?	•	•	•	•	714	714	
Sur un bâtiment **de plus de 6 m** construit, importé ou ayant changé d'utilisation après le 1er avril 2005, est-ce que les moyens de fermeture tel que les portes extérieures, les écoutilles, les fenêtres et les hublots sont construits conformément à la norme internationale ISO 12216?		•	•	•	714	714	

Description	Longueur en mètres				Bâtiment à passager	Bateau de travail	Oui/Non ou N/A
	≤ 6	> 6 ≤ 9	> 9 ≤ 12	> 12			
CONCEPTION DE LA COQUE							
Est-ce que la stabilité du bâtiment est suffisante pour que son utilisation prévue soit sécuritaire, incluant pour toute opération tel que le levage, le remorquage, le chalutage lorsqu'applicable?	•	•	•	•	716	716	
Pour un bâtiment *d'au plus 6 m* de longueur est-ce que la flottaison, la flottabilité et la stabilité sont conformes aux Normes de construction?	•				717	717	
Pour un bâtiment *de plus de 6 m* de longueur pouvez-vous fournir de la documentation pour démontrer que la stabilité a été vérifiée conformément aux normes de stabilité prévues ou énumérées dans les Normes de construction?		•	•	•	717	717	
Pour un bâtiment *de plus de 6 m* de longueur indiqué quel exigence ou normes ont été utilisés pour évaluer la stabilité : _____		•	•	•	717	717	
Si la stabilité a été évaluée conformément à la norme ISO 12217-1, indiquer la Catégorie de conception (A, B, C ou D) qui a été assignée :		•	•	•	717	717	
VENTILATION							
Si le bâtiment a des compartiments fermés contenant une source de vapeur d'essence sont-ils pourvus **d'un système de ventilation naturelle** conçu pour évacuer toute accumulation de vapeurs inflammables conformément aux Normes de construction?	•	•	•	•	718	718	
Si le bâtiment a des compartiments fermés qui contiennent un moteur à essence, est-ce qu'il y a **un système de ventilation mécanique** pour éliminer toute accumulation de vapeurs inflammables?	•	•	•	•	719	719	
Est-ce que les compartiments contenant un moteur à combustion sont ventilés pour assurer une alimentation suffisante en air de combustion et de refroidissement?	•	•	•	•	720	720	
SYSTÈMES D'ALIMENTATION EN COMBUSTIBLE							
S'il y a à bord un appareil ou système à combustion (propane, etc.) est-ce que l'appareil et le système sont conformes aux normes et pratiques recommandées (par exemple, les normes ABYC ou ISO)? *Note : Le transport de combustible gazeux, le naphte, le gaz de petrole liquéfié (sauf tel qu'indiqué) et le gaz naturel comprimé est interdit à bord des bâtiments à passagers.*	•	•	•	•	721	721	
Si le bâtiment est muni d'un moteur à bord qui utilise de l'essence comme carburant n'est pas muni d'une injection d'essence multi-point, est-ce que la conception du carburateur, ou de l'injecteur monopoint est conforme aux Normes de construction et muni d'un pare-flammes qui est conforme à ces normes?	•	•	•	•	722	722	

Description	Longueur en mètres				Bâtiment à passager	Bateau de travail	Oui/Non ou N/A
	≤ 6	> 6 ≤ 9	> 9 ≤ 12	> 12			
Est-ce que les réservoirs et les systèmes d'alimentation en combustible sont installés, mis à l'essai et entretenus conformément aux Normes de construction?	•	•	•	•	724	724	
Est-ce que tous les accessoires, les joints et les raccords du système d'alimentation en combustible sont accessibles?	•	•	•	•	724	724	
Est-ce que tous les éléments du système d'alimentation en combustible sont étanches aux liquides et aux vapeurs à l'intérieur de la coque conformément aux Normes de construction?	•	•	•	•	724	724	
Est-ce que tous les réservoirs à combustible, les filtres à carburant et les accessoires de conduite de carburant ne sont pas installés au-dessus d'une source inflammable?	•	•	•	•	724	724	
Est-ce que les réservoirs à combustible fixes sont fabriqués et mis à l'essai conformément aux Normes de construction ou aux normes et pratiques recommandées qui offrent un niveau de sécurité au moins équivalent à celui des Normes de construction?	•	•	•	•	725	725	
Est-ce que les systèmes d'alimentation en combustible sont munis de façon permanente, à un endroit où s'effectue fréquemment l'entretien courant du bâtiment, d'un ou plusieurs avis de sécurité qui indiquent les précautions à prendre en vue de minimiser le risque d'incendie et d'explosion et tout autre danger?	•	•	•	•	726	726	
Est-ce que toutes les conduites flexibles du système d'alimentation en combustible sont marquées ou étiquetées conformément aux Normes de construction?	•	•	•	•	727	727	
Est-ce que le point de remplissage est marqué, conformément aux Normes de construction, pour indiquer le type de combustible?	•	•	•	•	727	727	
Est-ce que les robinets du système d'alimentation en combustible sont marqués pour indiquer leur fonction et la signification de chacune de leurs positions?	•	•	•	•	727	727	
Est-ce que les réservoirs à combustible sont marqués de façon permanente pour indiquer les renseignements prévus dans les Normes de construction?	•	•	•	•	727	727	

Description	Longueur en mètres				Bâtiment à passager	Bateau de travail	Oui/Non ou N/A
	≤ 6	> 6 ≤ 9	> 9 ≤ 12	> 12			
SYSTÈMES ÉLECTRIQUES							
Normes							
Est-ce que le système électrique de **50 volts ou moins** rencontre les exigences des Normes de construction? **OU**	•	•	•	•	728	728	
Est-ce que le système électrique de **50 volts ou moins** rencontre les normes E-10 et E-11 de l'American Boat and Yacht Council, intitulées *Storage Batteries* et *AC and DC Electrical Systems on Boats*?	•	•	•	•	728	728	
Est-ce que le système électrique de **plus de 50 volts** rencontre la norme E-11 de l'American Boat and Yacht Council, intitulée *AC and DC Electrical Systems on Boats*? **OU**	•	•	•	•	728	728	
Est-ce que le système électrique de **plus de 50 volts** rencontre les normes et pratiques recommandées qui sont appropriées à la tension du système et qui offrent un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qu'offre la norme E-11?	•	•	•	•	728	728	
Est-ce que les composantes des systèmes électriques sont accessibles et marquées des renseignements et des spécifications prévus dans les Normes de construction?	•	•	•	•	728	728	
Batteries et moyens de recharge							
Est-ce que les batteries sont installées et fixées conformément aux Normes de construction?	•	•	•	•	729	729	
Est-ce que les batteries sont accessibles?	•	•	•	•	729	729	
Est-ce que la batterie de démarrage du moteur est pourvue d'un moyen automatique de recharge?	•	•	•	•	729	729	
Est-ce que des moyens de recharge des batteries empêchent la surcharge?	•	•	•	•	729	729	
Est-ce que les interrupteurs de batterie sont placés dans un endroit facilement accessible et est-ce que les interrupteurs sont prévus pour l'intensité maximale du circuit, y compris la charge occasionnelle des démarreurs, conformément aux Normes de construction ou à la norme ABYC E-11 selon le cas?	•	•	•	•	729	729	
Est-ce que l'endroit où les batteries sont installées est sec, bien ventilé et au-dessus du niveau de l'eau qui peut s'accumuler au fond du bâtiment?	•	•	•	•	730	730	
Protection contre l'inflammabilité							
Sur un bâtiment muni d'un système à essence ou au gaz (propane, gaz naturel), est-ce que les composantes électriques sont protégées contre l'inflammabilité conformément à la norme SAE J1171 de la Society of Automotive Engineers, intitulée *External Ignition Protection of Marine Electrical Devices* ou à la norme UL 1500 des Underwriters Laboratories, Inc., intitulée *Ignition-Protection Test for Marine Products*?	•	•	•	•	731	731	

Description	Longueur en mètres				Bâtiment à passager	Bateau de travail	Oui/Non ou N/A
	≤ 6	> 6 ≤ 9	> 9 ≤ 12	> 12			
Sur un bâtiment muni d'un système à essence ou au gaz (Propane, gaz naturel), est-ce que les composantes électriques qui ne sont pas protégées contre l'inflammabilité sont isolées, conformément aux Normes de construction, des sources de vapeur combustible tel que les moteurs et les appareils de cuisson, les soupapes, les raccords ou les autres dispositifs sur les conduites d'évacuation, les conduites de remplissage ou les lignes d'alimentation et les réservoirs à combustible?	•	•	•	•	731	731	
Éclairage d'urgence							
Sur un bâtiment de plus de 6 m de longueur, est-ce qu'il y a un éclairage d'urgence installé conformément aux Normes de construction pour permettre aux passagers et à l'équipage de sortir de toute partie du bâtiment en cas d'urgence?		•	•	•	732	732	
SYSTÈMES MÉCANIQUES							
Systèmes d'échappement							
Est-ce que les systèmes d'échappement et les silencieux sont conçus pour prévenir les fuites de gaz d'échappement et être conformes aux Normes de construction?	•	•	•	•	733	733	
Machineries auxiliaires							
Est-ce que les systèmes mécaniques sont conformes aux exigences des Normes de construction?		•	•	•	735	735	
Est-ce que des gardes de protection sont installés pour empêcher les personnes de se blesser aux endroits où elles peuvent être en contact avec des pièces mobiles des systèmes mécaniques du bâtiment?		•	•	•	735	735	
Est-ce que les postes de commande sont dotés des instruments et des commandes figurant dans les Normes de construction?		•	•	•	735	735	
Est-ce que les compartiments étanches à l'eau sont dotés de moyens de pompage ou d'accès pour l'écopage lorsque le bâtiment est dans toute condition d'utilisation?		•	•	•	736	736	
Est-ce que les fonds de la cale qui ne sont pas bien visibles du poste de commande sont munis, conformément aux Normes de construction, d'une alarme automatique de niveau d'eau de fond de cale élevé et d'une installation de pompage de cale **OU** d'une pompe de cale automatique fixée à demeure et reliée à un indicateur de fonctionnement et à un interrupteur de dérogation manuel qui sont situés au poste de commande?		•	•		736	736	
Est-ce que les fonds de la cale qui ne sont pas bien visibles du poste de commande sont munis, conformément aux Normes de construction, d'une alarme automatique de niveau d'eau de fond de cale élevé et d'une installation de pompage de cale?				•	736	736	

Description	Longueur en mètres				Bâtiment à passager	Bateau de travail	Oui/Non ou N/A
	≤ 6	> 6 ≤ 9	> 9 ≤ 12	> 12			
Est-ce que l'installation de pompage de cale ou les pompes de cale automatiques ont une capacité d'au moins 0,91 litre/seconde chacune?		•	•	•	736	736	
Est-ce que le bâtiment est pourvu d'un appareil à gouverner principal sûr et fiable qui peut être actionné depuis le poste de commande et qui permet de manoeuvrer le bâtiment dans des conditions d'utilisation normales?		•	•	•	737	737	
Est-ce que le bâtiment est pourvu d'un moyen de gouverne d'urgence conformément aux Normes de construction?		•	•	•	737	737	
Est-ce que tous les moteurs à combustion pour la propulsion ou des fins auxiliaires sont conçus pour usage maritime?		•	•	•	738	738	
Est-ce que les matériaux et les dimensions des lignes d'arbres et des hélices sont déterminés conformément aux spécifications du fabricant de ceux-ci ou aux normes et pratiques recommandées?		•	•	•	739	739	
SÉCURITÉ INCENDIE							
Est-ce que le bâtiment est doté d'un panneau d'alarme d'incendie, conformément aux Normes de construction?		•	•	•	740	740	
Est-ce qu'il y a **un détecteur de température à action double, à gradient et à seuil fixe**, dans chaque compartiment moteur?		•	•	•	740	740	
Est-ce qu'il y a un détecteur d'incendie placé dans chaque local d'habitation et chaque local de service (sauf les locaux à faible risque tels que les toilettes et les espaces morts)?		•	•	•	740	740	
Est-ce que les compartiments moteurs fermés sont pourvus d'un système d'extinction d'incendie fixe ayant une quantité suffisante d'agent extincteur pour couvrir l'espace conformément aux Normes de construction, qui est certifié pour usage maritime et qui est installé conformément aux instructions du fabricant?		•	•	•	741	741	
Est-ce que le bâtiment a au moins deux moyens d'évacuation dans chaque local d'habitation, local de service et compartiment moteur?		•	•	•	742	742	
AVIS DE CONFORMITÉ							
Est-ce que le bâtiment **d'au plus 6 m de longueur** porte un avis de conformité attestant qu'il est construit conformément aux Normes de construction?	•				801	801	
Est-ce que le bâtiment de plus **de 6 m de longueur** porte un avis de conformité attestant qu'il est construit conformément aux Normes de construction pour une **embarcation de plaisance? OU**		•	•	•	801	801	

Description	Longueur en mètres				Bâtiment à passager	Bateau de travail	Oui/Non ou N/A
	≤ 6	> 6 ≤ 9	> 9 ≤ 12	> 12			
Est-ce que le bâtiment de plus **de 6 m de longueur** porte un avis de conformité attestant qu'il est construit conformément aux Normes de construction pour un **bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance**?		•	•	•	801	801	
Est-ce que l'avis de conformité est fixé en permanence à l'intérieur, à un endroit bien en vue et clairement visible du poste de commande?	•	•	•	•	801	801	
NUMÉROS DE SÉRIE DE LA COQUE							
Est-ce que le bâtiment est marqué d'un Numéro de série de la coque (HIN) – 12 caractères – qui est situé à l'arrière, le plus souvent sur la partie supérieure du tableau sur tribord?	•	•	•	•	901	901	
MESURES DE SÉCURITÉ ET EXIGENCES D'UTILISATION							
SILENCIEUX							
Est-ce que le bâtiment est pourvu d'un silencieux conçu pour réduire le bruit excessif et inhabituel, qui est en bon état de fonctionnement et raccordée en tout temps?	•	•	•	•	1000	1000	
Si le silencieux est muni d'un clapet d'échappement ou d'un dispositif de dérivation, est-ce que ceux-ci sont visiblement déconnectés de façon que, lorsque le bâtiment est utilisé, ils ne puissent être facilement reconnectés?	•	•	•	•	1000	1000	
EFFECTIFS ET QUALIFICATIONS DE L'ÉQUIPAGE							
Êtes-vous en mesure de fournir les brevets et les certificats de compétence requis pour chaque membre d'équipage?	•	•	•	•	RPM a.203	RPM a.203	
Est-ce que toute personne affectée à une fonction à bord de ce bâtiment a reçu, avant de commencer à s'acquitter d'une tâche à bord de ce bâtiment, la familiarisation et la formation sur la sécurité à bord prévues dans la TP 4957 *Cours de formation aux fonctions d'urgence en mer*?	•	•	•	•	RPM a.205	RPM a.205	
Est-ce que chaque membre de l'effectif qui est tenu d'être à bord afin que le bâtiment soit conforme aux exigences relatives aux effectifs de sécurité du *Règlement sur le personel maritime* (RPM) a obtenu, avant d'avoir accumulé un total de six mois de service en mer, au moins un des certificats de formation relative aux fonctions d'urgence en mer requis par le règlement?	•	•	•	•	RPM a.205	RPM a.205	
Est-ce que chaque membre de l'équipage a été familiarisé avec le matériel de bord qui est propre au bâtiment, les procédures d'exploitation qui sont propres au bâtiment et les tâches qui lui sont assignées?	•	•	•	•	RPM a.206	RPM a.206	
Est-ce que le registre de formation renfermant l'information énumérée dans le RPM est disponible pour inspection?	•	•	•	•	RPM a.206	RPM a.206	

Description	Longueur en mètres				Bâtiment à passager	Bateau de travail	Oui/Non ou N/A
	≤ 6	> 6 ≤ 9	> 9 ≤ 12	> 12			
Est-ce qu'il y a suffisamment de membres d'équipage pour exploiter le bâtiment de façon sécuritaire et pour répondre à une situation d'urgence à bord?	•	•	•	•	RPM a.207	RPM a.207	
PRÉVENTION DE LA POLLUTION							
Êtes vous informé qu'aucun bâtiment ou aucune personne ne peut déchargé ou permettre de décharger des eaux usées, sauf dans une zone *désignée* à cette fin?	•	•	•	•	**RPPNPCD** s.128	**RPPNPCD** s.128	
Êtes vous informé qu'aucun bâtiment ou aucune personne ne peut décharger ou permettre de décharger des déchêts?	•	•	•	•	**RPPNPCD** a.139	**RPPNPCD** a.139	
Êtes vous informé qu'aucun bâtiment ou aucune personne ne peut décharger ou permettre de décharger une substance liquide nocive, sauf dans une zone *désignée* à cette fin?	•	•	•	•	**RPPNPCD** a.82	**RPPNPCD** a.82	
Êtes vous informé qu'aucun bâtiment ou aucune personne ne peut décharger ou permettre de décharger un mélange d'hydrocarbures?	•	•	•	•	**RPPNPCD** a.40	**RPPNPCD** a.40	

Déclaration		
Je certifie que les renseignements fournis dans ce rapport sont un compte rendu exact de l'évaluation de la conformité effectuée et qu'au meilleur de ma connaissance, le bâtiment est conforme aux exigences de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et de ses règlements.		
Nom:	_____ Propriétaire/représentant autorisé (Signature obligatoire)	_____ La personne ayant effectué l'évaluation de la conformité (si différent du propriétaire/représentant autorisé)
Signature:	_____	_____
Date:	_____	_____

Abréviations - Loi et règlements

LMMC – *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (2001, ch. 26)*

RA – *Règlement sur les abordages (C.R.C., ch. 1416)*

RPB – *Règlement sur les petits bâtiments (DORS/2010-91)*

RPM – *Règlement sur le personnel maritime (DORS/2007-115)*

RSN – *Règlement sur la sécurité de la navigation (DORs/2005-134)*

RPPNPCD – *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux (DORS/2007-86)*

RSNR – *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio) (DORS/2000-260)*

TC-1002643